

# REGLUGERÐ

## um flugreglur.

### 1. gr.

#### *Markmið.*

Markmið reglugerðar þessarar er að tryggja öryggi flugumferðar með setningu samræmdra reglna um flug.

### 2. gr.

#### *Gildissvið.*

Reglugerð þessi skal gilda fyrir flugumferð íslenskra og erlendra loftfara innan þess loftrýmis sem Ísland hefur yfirráð yfir. Reglugerðin tekur einnig til flugs íslenskra loftfara erlendis nema öðruvísi sé fyrir mælt í lögum, reglugerðum og/eða verklagsreglum þeirra ríkja sem loftfarið flýgur yfir.

### 3. gr.

#### *Mælieiningar í flugstarfsemi.*

Í flugi og flugstarfsemi á jörðu niðri skal stuðst við mælieiningar sem byggja á alþjóðlega SI-einingakerfinu. Um er að ræða samræmt einingakerfi sem almenna þingið fyrir vog og mál (CGPM) hefur samþykkt og lagt til að verði notað. Um kerfið gilda lög um mælingar, mæligrunna og vigtarmenn, reglugerðir samkvæmt þeim sem og staðlar Staðlaráðs sem eru mælieiningunum til fyllingar.

Þar sem notast er við mælieiningar sem ekki eru í SI-einingakerfinu skulu þær þó ávallt byggja á viðmiðun í kerfinu eða stöðlum þeim til fyllingar.

### 4. gr.

#### *Innleiðing.*

Með reglugerð þessari öðlast gildi viðauki 2 um flugreglur (*Rules of the Air*) við Chicago-samninginn um alþjóðlegt almenningsflug (*Convention on International Civil Aviation*).

Í Flugmálahandbók (AIP Iceland) eru birtar upplýsingar um yfirráðasvæði Íslands, ákvæði og upplýsingar um bann-, hafta- og hættusvæði flugumferðarþjónustu, mörk flugstjórnarrýmis, flugleiðir og flugvelli, sbr. 140. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 ásamt síðari breytingum og reglugerð um upplýsingaþjónustu flugmála.

### 5. gr.

#### *Viðaukar.*

Viðauki I og II fylgja reglugerð þessari og eru hluti hennar.

Viðauki I við reglugerð þessa tekur mið af viðauka 2 við Chicago-samninginn. Viðauki II byggir á viðbættum og fylgiskjölum við viðauka 2 við Chicago-samninginn.

### 6. gr.

#### *Viðurlög.*

Brot gegn ákvæðum reglugerðar þessarar varða refsingu samkvæmt 141. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum, nema þyngri refsing liggja við broti samkvæmt öðrum lögum.

7. gr.  
*Gildistaka.*

Reglugerð þessi er sett samkvæmt heimild í 1. mgr. 56. gr., 5. mgr. 75. gr., 2. og 3. mgr. 76. gr. og 145. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum og öðlast þegar gildi. Samhliða fellur úr gildi auglýsing um setningu flugreglna nr. 55/1992 með síðari breytingum og reglugerð um einelti loftfara í almenningsflugi nr. 450/1999.

*Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu, 24. september 2010.*

**Ögmundur Jónasson.**

---

*Ragnhildur Hjaltadóttir.*

## VIÐAUKI I Flugreglur.

### I. KAFLI Orðskýringar.

Þegar eftirfarandi hugtök eru notuð í reglum þessum hafa þau þá merkingu sem hér greinir:

Í texta þessara reglna er hugtakið „þjónusta“ notað sem sértækt nafnorð er tákna starfsemi eða veitta þjónustu. Hugtakið „deild“ er notað til að tákna alla þá aðila er sameiginlega veita þessa þjónustu. Þá er í skáletruðum texta að finna nánari athugasemdir eða skýringar til fyllingar viðkomandi ákvæðum.

**Aðflugsstjórnardeild** (*Approach control unit*): Deild sem veitir stjórnun flugi, í að- og brottflugi til og frá einum eða fleiri flugvöllum, flugstjórnarþjónustu.

**Aðflugsstjórnarsvæði** (*Terminal control area*): Flugstjórnarsvæði sem venjulega er komið fyrir þar sem ATS-leiðir mætast í námunda við einn eða fleiri aðalflugvelli.

**Aðflugsstjórnarþjónusta** (*Approach control service*): Flugstjórnarþjónusta við stjórnað flug í aðflugi og brottflugi.

**ADS-C-samkomulag** (*ADS-C agreement*): ADS-C-tilkynningaáætlun sem ákvarðar skilyrðin fyrir ADS-C-tilkynningum (þ.e. að áður en ADS-þjónusta hefst þarf að liggja fyrir samkomulag um hvaða upplýsingar flugumferðarþjónustudeildin gerir kröfu um og hver tíðni ADS-C-tilkynninga skal vera).

**Akbraut** (*Taxiway*): Tiltekin braut á flugvelli, gerð fyrir akstur loftfara og ætluð til tengingar milli mismunandi hluta flugvallar, þ.m.t.:

- Akreinar loftfarastæðis** (*Aircraft stand taxilane*): Hluti hlaðs, merktur sem akbraut og eingöngu ætlaður til að komast að loftfarastæðum.
- Akbrautir á hlaði** (*Apron taxiway*): Hluti akreinaakerfis á hlöðum ætlað til aksturs yfir hlöðin.
- Hraðakstursbraut** (*Rapid exit taxiway*): Akbraut tengd flugbraut með hvössu horni og hönnuð til hraðaksturs af flugbraut eftir landingu, með meiri hraða en kleift er á öðrum akbrautum út af flugbraut svo að dvöl á flugbraut verði sem styst.

**Akstur loftfara** (*Taxiing*): Hreyfingar loftfara um flugvöll fyrir eigin afli, að undanskildu flugtaki og landingu, en að meðtöldum lofttakstri þyrlna.

**Athafnasvæði** (*Movement area*): Sá hluti flugvallar, sem ætlaður er fyrir flugtök, landingar og akstur loftfara, þ.e. umferðarsvæði og hlöð.

**ATS-leið** (*ATS route*): Tiltekin leið sem flugumferð er beint eftir, svo sem nauðsynlegt þykir þegar flugumferðarþjónusta er veitt.

**Árekstrarvarakerfi loftfars** (*ACAS*): Kerfi loftfars sem byggist á kögunarratsjárvarmerkjum, sem starfar óháð búnaði á jörðu niðri og veitir flugmanni ráðleggingar um hugsanlega aðsteðjandi umferð loftfara sem eru búin SSR-ratsjársvörum.

**Áætlaður heildarflugtími** (*Total estimated elapsed time*):

Vegna blindflugs: Áætlaður flugtími frá flugtaki til komu yfir tilgreindan stað, skilgreindan með vísan í leiðsögubúnað og hefja má blindaðflug frá, eða, sé enginn leiðsögubúnaður til aðflugs að landingarflugvelli, til komu yfir landingarflugvöll.

Vegna sjónflugs: Áætlaður flugtími frá flugtaki til komu yfir landingarflugvöll.

**Áætlaður hlaðfaratími** (*Estimated off-block time*): Sá tími, sem áætlað er að loftfar byrji að hreyfast af stað til brottfarar.

**Áætlaður komutími** (*Estimated time of arrival*):

Fyrir blindflug: sá tími, sem áætlað er að loftfar komi yfir tiltekinn stað, sem leiðsögubúnaður segir til um, og áætlað er að blindaðflug hefjist frá, eða ef enginn leiðsögubúnaður er við flugvöllinn, áætlaður komutími yfir flugvöllinn.

Fyrir sjónflug: áætlaður komutími yfir flugvöllinn.

**Bannsvæði** (*Prohibited area*): Tiltekið loftrými innan lofthelgi ríkis þar sem flug loftfara er bannað.

**Blindaðflug** (*Instrument approach procedure*): Fyrirfram ákveðin flugbrögð loftfars, gerð með aðstoð flugmælitækja, með tilgreindu bili frá hindrunum frá upphafsstað aðflugs eða, þar sem við á, frá byrjun skilgreindrar komuleiðar að þeim stað þar sem hægt er að ljúka landingu. Ef landingu verður ekki lokið, þá að stað þar sem sérstök greinimörk gilda um biðflug eða hindranir fyrir loftför á flugi.

**Blindflug** (*IFR flight*): Flug samkvæmt blindflugsreglum.

**Blindflugsskilyrði** (*Instrument meteorological conditions*): Veðurskilyrði neðan við lágstu mörk sjónflugsskilyrða, tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahæð. Lágmark sjónflugsskilyrða er tilgreint í IV. kafla.

**Einelti loftfars** (*Interception*): Það að fljúga í veg fyrir loftfar eða elta það uppi til þess að gefa stjórnendum þess fyrirmæli um að breyta flugferli sínum. Einelti í skilningi þessarar reglugerðar tekur ekki til þeirrar þjónustu sem veitt er loftfari í neyð.

**Endurtæk flugáætlun** (*Repetitive flight plan (RPL)*): Flugáætlun vegna fjölda endurtekinna, og reglulega starfræktra flugferða sem eru í grundvallaratriðum eins, sem flugrekandi leggur fram til varðveislu og endurtekinna nota flugumferðarþjónustudeilda.

**Farflugsklifur** (*Cruise climb*): Farflugsaðferð þar sem flughæð eykst eftir því sem loftfarið léttist.

**Farflugslag** (*Cruising level*): Lag sem haldið er óbreyttu á verulegum hluta flugs.

**Ferill** (*Track*): Leið loftfars miðuð við yfirborð jarðar, stefnan er venjulega tilgreind í gráðum frá norðri (réttvísandi, misvísandi eða netstefnu).

**Fis** (*Microlight*): Er loftfar sem hefur ekki fleiri en tvö sæti og hefur ofrishaða í landingarham (VSO) að hámarki 35 hnúta (65 km/klst.) sýndan hraða leiðréttan (CAS) og hámarksflugtaksmassa sem er ekki hærri en

300 kg fyrir landfis (landplane) með einu sæti, eða

450 kg fyrir landfis með tveimur sætum, eða

330 kg fyrir láðs- og lagarfis (amphibian) eða fis á flotum (floatplane) með einu sæti, eða

495 kg fyrir láðs- og lagarfis eða fis á flotum með tveimur sætum að því tilskyldu að hægt sé að nota físið bæði sem fis á flotum og sem landfis þannig að það sé innan marka beggja flokka hvað varðar hámarksflugtaksmassa, eins og við á.

Hreyfillaust loftfar sem er léttara en 70 kg telst til fisa án hreyfils. Hreyfillknúið loftfar sem er léttara en 70 kg og flugtak er af fæti telst til fisa án hreyfils. Fallhlífar (parachutes) teljast ekki fisa.

**Fjarskipti um gagnasamband** (*Data link communications*): Fjarskiptaháttur sem ætlaður er fyrir skeytasendingar um gagnatengingu.

**Fjarskipti flugumferðarstjóra/flugmanna um gagnasamband** (*Controller/pilot data link communications (CPDLC)*): Fjarskiptaaðferð milli flugumferðarstjóra og flugmanns þegar notuð er gagnatenging fyrir ATC-fjarskipti.

**Flugáætlun** (*Flight plan*): Tiltekna upplýsingar um fyrirhugað flug eða hluta þess sem látnar eru flugumferðarþjónustudeild í té.

**Flugbraut** (*Runway*): Afmarkað, réttthyrnt svæði á flugvelli, gert til flugtaks og landingar loftfara.

**Flugbrautarbiðstaður** (*Runway-holding position*): Ákveðinn biðstaður ætlaður til að vernda flugbraut og hindranalaus svæði eða viðkvæm svæði (*critical/sensitive areas*) vegna staðsetningar búnaðar blindlandingarkerfis (ILS) eða örbylgjulendingarkerfis (MLS), þar sem loftför og ökutæki í akstri skulu stöðva og bíða, nema flugturn heimili annað.

**Flugfjarskiptastjórnstöð** (*Air-ground control radio station*): Flugfjarskiptastöð sem gegnir aðallega því hlutverki að annast fjarskipti er varða flug og flugumferðarstjórn loftfara á tilteknu svæði.

**Flugheimild** (*Air traffic control clearance*): Heimild veitt loftfari til að halda áfram samkvæmt skilyrðum, sem flugstjórnardeild tilgreinir.

**Flugheimildarmörk** (*Clearance limit*): Sá staður, sem loftfar fær flugheimild til.

**Flughæð** (*Altitude*). Lóðrétt fjarlægð lárétts lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá meðalsjávarmáli (MSL).

**Fluglag** (*Flight level*): Flötur með jöfnum loftþrýstingi, sem miðaður er við ákveðið loftþrýstimið, 1013,2 hektopasköl (hPa) og aðgreindur er frá öðrum slíkum flötum af tilteknum loftþrýstingsmun.

**Flugliði** (*Flight crew member*): Áhafnarliði sem er handhafi flugliðaskírteinis og er falið starf sem er nauðsynlegt starfsemi loftfars meðan á fartíma stendur.

**Flugmáláhandbók – AIP** (*Aeronautical information publication – AIP*): Handbók sem gefin er út í umboði ríkis og inniheldur varanlegar flugmálaupplýsingar sem nauðsynlegar eru við flugleiðsögu.

**Flugfjarskiptastöð** (*Aeronautical station*): Fjarskiptastöð á landi sem veitir loftförum flugfarstöðvaþjónustu. Í sérstökum tilvikum getur slík stöð t.d. verið um borð í skipi eða á palli úti á sjó.

**Flugskyggni** (*Flight visibility*): Skyggni fram á við úr stjórnklefa loftfars á flugi.

**Flugstjóri** (*Pilot-in-command*): Flugmaður sem tilnefndur er af flugrekanda eða eiganda loftfarsins til að fara með yfirstjórn um borð í loftfarinu og ber ábyrgð á ferðum og öryggi loftfars meðan á fartíma stendur.

**Flugstjórnardeild** (*Air traffic control unit*): Almennt hugtak sem táknar ýmist flugstjórnarmiðstöð, aðflugsstjórnardeild eða flugturn.

**Flugstjórnarmiðstöð** (*Area control centre*): Deild sem veitir stjórnðu flugi í flugstjórnarsvæðum sem undir hana heyra, flugstjórnarþjónusta.

**Flugstjórnarrými/stjórnað loftrými** (*Controlled airspace*): Loftrými af tiltekinni stærð, þar sem flugstjórnarþjónusta er veitt samkvæmt flokkun loftrýmisins.

**Flugstjórnarsvið** (*Control zone*): Flugstjórnarrými sem nær frá jörðu upp að tilteknum efri mörkum.

**Flugstjórnarsvæði** (*Control area*): Flugstjórnarrými, sem nær upp á við frá tiltekinni hæð yfir jörðu.

**Flugstjórnarsvæðisþjónusta** (*Area control service*): Flugstjórnarþjónusta sem veitt er stjórnðu flugi í flugstjórnarsvæðum.

**Flugstjórnarþjónusta** (*Air traffic control service*): Þjónusta veitt í því skyni að:

- 1) koma í veg fyrir árekstra:
  - a) milli loftfara, og
  - b) milli loftfara og hindrana á umferðarsvæði flugvallar,
- 2) flýta fyrir og stuðla að skipulegri flugumferð.

**Flugturn** (*Aerodrome control tower*): Deild sem veitir flugvallarumferð flugstjórnarþjónustu.

**Flugturnsþjónusta** (*Aerodrome control service*): Flugstjórnarþjónusta veitt flugvallarumferð.

**Flugumferð** (*Air traffic*): Öll loftför á flugi eða á ferð um umferðarsvæði flugvallar.

**Flugumferðarupplýsingar** (*Traffic information*): Upplýsingar, sem flugumferðarþjónustudeild veitir flugmönnum til að vara þá við annarri flugumferð, sem tekið er eftir eða vitað er um nálægt stöðu eða fyrirhugaðri flugleið loftfars, til að hjálpa flugmönnum að forðast árekstra.

**Flugumferðarþjónusta** (*Air traffic services*): Almennt hugtak sem táknar ýmist flugupplýsingaþjónustu, viðbúnaðarþjónustu, ráðgjafarþjónustu eða flugstjórnarþjónustu, (flugstjórnarsvæðisþjónustu, aðflugsstjórnarþjónustu eða flugturnsþjónustu).

**Flugumferðarþjónustudeild** (*Air traffic services unit*): Almennt hugtak sem táknar ýmist flugstjórnardeild, flugupplýsingamiðstöð eða flugvarðstofu.

**Flugupplýsingamiðstöð** (*Flight information centre*): Deild sem veitir flugupplýsinga- og viðbúnaðarþjónustu.

**Flugupplýsingasvæði** (*Flight information region*): Loftrými af skilgreindri stærð þar sem veitt er flugupplýsingaþjónusta og viðbúnaðarþjónusta.

**Flugupplýsingaþjónusta** (*Flight information service*): Þjónusta, sem felst í ráðleggingum og upplýsingum sem stuðla að öryggi og hagkvæmni flugs.

**Flugvallarumferð** (*Aerodrome traffic*): Öll umferð á umferðarsvæði flugvallar og öll loftför á flugi í nánd við flugvöll.

**Flugvarðstofa** (*Air traffic services reporting office*): Deild sem tekur við tilkynningum um flugumferðarþjónustu og flugáætlunum fyrir brottför.

**Flugvél** (*Aeroplane*): Vélknúíð loftfar, þyngra en loft, sem helst á flugi aðallega vegna verkana loftsins á vængfleti sem eru óhreyfanlegir meðan á tilteknum þætti flugs stendur.

**Flugvöllur** (*Aerodrome*): Tiltekið svæði á láði eða legi, að meðtöldum byggingum og búnaði sem að nokkru eða öllu leyti er ætlað til afnota við komu, brottför og hreyfingar loftfara á jörðu niðri.

**Flugvöllur með flugturni** (*Controlled aerodrome*): Flugvöllur þar sem flugvallarumferð er veitt flugstjórnarþjónusta.

**Geðvirk efni** (*Psychoactive substances*): Alkóhól, ópíumefni, kannabisefni, róandi lyf og svefnlyf, kókaín, önnur geðörvandi lyf, ofskynjunarlyf, rokkgjörn leysiefni. Undanskilin eru kaffi og tóbak.

**Gildandi flugáætlun** (*Current flight plan*): Flugáætlun, með eða án breytinga frá skráðri flugáætlun, eftir að flugheimild hefur verið veitt.

**Haftasvæði** (*Restricted area*): Tiltekið loftrými í lofthelgi ríkis þar sem flug loftfara er háð tilteknum höftum.

**Hlað** (*Apron*): Skilgreint svæði á flugvelli ætlað fyrir loftför við hleðslu eða afhleðslu farþega, pósts eða farms, áfyllingu eldsneytis, stöðu eða viðhald.

**Hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu** (*Appropriate ATS authority*): Opinber aðili, stofnun eða fyrirtæki sem tilnefndur hefur verið til að veita flugumferðarþjónustu í tilteknu loftrými. Í Flugmálahandbók eru birtar upplýsingar um tilnefnda veitendur flugumferðarþjónustu.

**Hlutaðeigandi stjórnvald** (*Appropriate authority*):

- 1) Um flug yfir úthaf: Viðeigandi stjórnvald í skrásetningarríki loftfarsins.
- 2) Um annað flug: Viðeigandi stjórnvald í því ríki sem hefur lögsögu á því svæði sem flogið er yfir.

Flugmálastjórn Íslands er hlutaðeigandi stjórnvald innan þess loftrýmis sem Ísland hefur yfirráð yfir.

**Hæð** (*Height*): Lóðrétt fjarlægð láréttis lags, punkts eða hlutar, sem litið er á sem punkt, mæld frá tiltekinni viðmiðun.

**Hættusvæði** (*Danger area*): Tiltekið loftrými þar sem starfsemi sem hættuleg er flugumferð, getur átt sér stað á tilteknum tíma.

**IFR** (*Instrument flight rules*): Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsreglur.

**IMC** (*Instrument meteorological conditions*): Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um blindflugsskilyrði.

**Lag** (*Level*): Almenn hugtak sem varðar lóðréttu stöðu loftfars á flugi og á ýmist við hæð, flughæð eða fluglag.

**Leiðsögubúnaðarháð kögun** (*Automatic dependent surveillance (ADS)*): Kögun sem notast við gagnasamband, þar sem loftför láta sjálfvirk af hendi gögn frá leiðsögu- og staðsetningartækjum um borð, svo sem kallmerki, fjórviðdar staðarákvörðun og viðeigandi viðbótargögn.

**Leiðsögubúnaðarháð kögun – útsendinga** (*Automatic dependent surveillance – broadcast ((ADS-B))*): Búnaður sem gerir loftförum, flugvallarökutækjum og öðrum tækjum, kleift að senda og/eða taka sjálfvirk við gögnum, s.s. kallmerki, staðsetningu og fleiri gögnum, eftir því sem við á, í útsendingarhætti um gagnasamband.

**Leiðsögubúnaðarháð kögun – samningur** (*Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C)*): Búnaður sem leyfir að jarðkerfi og loftfar skiptist á skilmálum ADS-samkomulags og tekið er fram við hvaða skilyrði ADS-tilkynningar myndu hefjast og hvaða gögn myndu vera í tilkynningunum.

**Lendingarsvæði** (*Landing area*): Sá hluti athafnasvæðis flugvallar sem ætlaður er fyrir landingar og flugtök loftfara.

**Listflug** (*Acrobatic flight*): Flugbrögð sem gerð eru af ásettu ráði og fela í sér snöggar breytingar á flugstöðu, óeðlilega flugstöðu eða óeðlilega hraðabreytingu.

**Loftakstur** (*Airtaxiing*): Hreyfingar þyrlna yfir flugvelli, venjulega innan jarðhrifa og á jarðhraða sem venjulega er undir 37 km/klst. (20 hnútum).

**Loftbraut** (*Airway*): Flugstjórnarsvæði eða hluti þess í formi loftganga.

**Lofthfar** (*Aircraft*): Sérhvert tæki sem haldist getur á flugi vegna verkana loftins annarra en loftpúðaáhrifa við yfirborð jarðar.

**Loftrými flugumferðarþjónustu** (*Air traffic services airspace*): Loftrými af tilgreindri stærð, merkt bókstöfum, innan hvers tilgreindum tegundum flugs er heimilað flug og þar sem mismunandi flugumferðarþjónusta og flugreglur gilda. *ATS-loftrými er flokkað og merkt bókstöfunum A-G.*

**Mannlaus frjáls loftbelgur** (*Unmanned free balloon*): Mannlaust loftfar, ekki vélknúið og léttara en loft í frjálsu flugi. *Mannlausir frjálsir loftbelgir eru flokkaðir sem þungir, meðalþungir eða léttir sbr. ákvæði í viðbæti 4.*

**Merkjamaður** (*Signalman*): Einstaklingur sem hefur þann starfa að leiðbeina loftförum á flughlöðum og notar til þess stöðluð merki. Merkjamaenn eru í daglegu tali einnig kallaðir patarar.

**Merkjareitur** (*Signal area*): Svæði á flugvelli notað til að sýna vallarmerki.

**Misnotkun efna** (*Problematic use of substances*): Misnotkun á einu eða fleiri geðvirkum efnum af starfsmönnum, þannig að:

- a) það komi notandanum í beina hættu eða stofni lífi, heilsu eða velferð annarra í hættu; og/eða
- b) starfsleg, félagsleg, andleg eða líkamleg vandamál myndist eða versni.

**Ráðgjafarleið** (*Advisory route*): Afmörkuð leið, þar sem ráðgjafarþjónusta fyrir flugumferð er fánleg.

**Ráðgjafarrými** (*Advisory airspace*): Loftrými af tilgreindri stærð, eða afmörkuð leið, þar sem ráðgjafarþjónusta er fánleg.

**Ráðgjafarþjónusta fyrir flugumferð** (*Air traffic advisory service*): Þjónusta veitt innan ráðgjafarrýmis til að tryggja aðskilnað, eins og við verður komið, milli loftfara sem fljúga skv. blindflugsáætlunum.

**Ráðgjöf til að afstýra árekstri** (*Traffic avoidance advice*): Ráðgjöf, veitt af flugumferðarþjónustudeild, um tilgreind flugbrögð til aðstoðar flugmanni við að forðast árekstur.

**Sérlegt sjónflug** (*Special VFR flight*): Sjónflug sem flugumferðarstjórn heimilar í flugstjórnarsviði við veðurskilyrði, sem eru verri en sjónflugsskilyrði.

**Sjónflug** (*VFR flight*): Flug samkvæmt sjónflugsglum.

**Sjónflugsskilyrði** (*Visual meteorological conditions*): Veðurskilyrði, sem eru tilgreind sem skyggni, fjarlægð frá skýjum og skýjahæð og eru jöfn eða betri en tilgreind lágmark. Hin tilgreindu lágmark er að finna í IV. kafla.

**Skiptihæð** (*Transition altitude*): Hæsta flughæð þar sem miða skal lóðréttu stöðu loftfars við flughæð.

**Skiptistaður** (*Changeover point*): Sá staður er loftfari á hluta ATS-leiðar, sem ákveðinn er af fjölstefnuvitum (VOR), er ætlað að skipta flugleiðsöguviðtöku frá VOR-stöðinni fyrir aftan það á VOR-stöðina fram undan.

**Skráð flugáætlun** (*Filed flight plan*): Flugáætlun sem flugmaður eða tilnefndur fulltrúi hans hefur skráð hjá flugumferðarþjónustudeild án breytinga sem seinna kunna að hafa verið gerðar á henni.

**Skýjahæð** (*Ceiling*): Sú hæð frá yfirborði jarðar upp að neðra borði lægsta skýjalags, neðan 20.000 feta (6.000 m), sem þekur meira en helming himinhvolfsins.

**Skyggni** (*Visibility*): Skyggni sem notað er í flugi er lengri vegalengdin af þessum tveimur:

- a) hámarksfjarlægð sem hægt er að greina dökkt fyrirbæri eins og hús eða fjall sem ber við himinn eða ljósan bakgrunn,
- b) hámarksfjarlægð sem hægt er að greina um 1.000 kerta ljós í myrkri.

**Starfsmenn í öryggistengdum störfum** (*Safety-sensitive personnel*): Starfsmenn sem gætu heft öryggi í flugi ef þeir framkvæma störf sín og skyldur á óviðeigandi hátt. Þeir eru, en þó ekki takmarkaðir við, flugáhafnir, viðgerðarmenn loftfara og flugumferðarstjóra.

**Stefna** (*Heading*): Stefna sú, sem langás loftfars vísar í, venjulega tilgreind í gráðum frá norðri (réttstefna, segulstefna, kompásstefna eða netstefna).

**Stjórnað flug** (*Controlled flight*): Sérhvert flug sem þarf flugheimild.

**Stöðumið** (*Reporting point*): Tiltekinn staður á jörðu sem loftfar getur miðað við er það tilkynnir stöðu sína.

**Talfjarskipti** (*Radiotelephony*): Talstöðvarsamskipti sem aðallega eru ætluð til samskipta í formi talaðs máls.

**Umferðarsvæði** (*Manoeuvring area*): Sá hluti flugvallar, sem ætlaður er fyrir flugtök, landingar og akstur loftfara, þó ekki á hlöðum.

**Vallarskyggni** (*Ground visibility*): Skyggni á flugvelli tilkynnt af viðurkenndum athuganda eða af sjálfvirkum kerfum.

**Vallarsvið** (*Aerodrome traffic zone*): Tiltekið loftrými umhverfis flugvöll sem komið er á til verndar flugvallarumferð.

**Varaflugvöllur** (*Alternate aerodrome*): Flugvöllur sem fljúga má loftfari til þegar ógerlegt eða óráðlegt er að halda áfram til eða lenda á þeim flugvelli þar sem áætlað var að lenda. Til varaflugvalla teljast eftirfarandi:

**Varaflugvöllur við flugtak** (*Take-off alternate*): Varaflugvöllur sem unnt er að lenda á ef nauðsyn krefur skömmu eftir flugtak, ef ekki er gerlegt að nota brottfararflugvöll.

**Varaflugvöllur á flugleið** (*En-route alternate*): Flugvöllur sem loftfar gæti lent á ef upp kæmi óvenjulegt ástand eða neyðarástand á flugleið.

**ETOPS-varaflugvöllur á flugleið**: Hentugur og viðeigandi varaflugvöllur, sem flugvél gæti lent á í kjölfar vélarbilunar eða annars óeðlilegs ástands eða neyðarástands á meðan á flugi, í samræmi við ETOPS, stendur.

**Varaflugvöllur ákvörðunarstaðar** (*Destination alternate*): Varaflugvöllur, sem fljúga má til, ef ógerlegt eða óráðlegt reynist að lenda á ákvörðunarflugvelli.

**VFR** (*Visual flight rules*): Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um sjónflugsreglur.

**Viðbúnaðarþjónusta** (*Alerting service*): Þjónusta sem sér um að tilkynna viðeigandi stofnunum þegar nauðsyn er á leitar- og björgunaraðgerðum vegna loftfara, og er til aðstoðar slíkum stofnunum eftir þörfum.

**VMC** (*Visual meteorological conditions*): Alþjóðleg skammstöfun sem notuð er um sjónflugs-skilyrði.

**Væntanlegur aðflugstími** (*Expected approach time*): Tími sá er flugumferðarstjórn væntir að loftfar í aðflugi, sem orðið hefur fyrir töf, geti farið frá biðstöðumiði og lokið aðflugi til landingar. Aðflugsheimild tilgreinir síðan hvenær loftfarið má fara frá biðstöðumiði.

**Þrýstingshæð** (*Pressure-altitude*): Loftþrýstingur, sýndur sem hæð yfir sjávarmáli, sem samsvavar þeim þrýstingi sem er í meðallofti (sjá viðauka 8 við Chicago-samninginn).

## II. KAFLI

### Beiting flugreglna.

#### 2.1 Staðbundin beiting flugreglna.

2.1.1 Flugreglur þessar skulu gilda fyrir loftför skrásett á Íslandi, hvar sem þau eru stödd, svo fremi að þær brjóti ekki í bága við reglur sem út hafa verið gefnar af því ríki sem lögsögu hefur á því svæði er loftfarið flýgur yfir. Yfir úthafi gilda reglur viðauka 2 við Chicago-samninginn og svæðisbundnar verklagsreglur (*Regional Supplementary Procedures, ICAO Doc 7030*).

2.1.2 Í gildi er svæðisbundinn samningur um flugleiðsögu milli allra ríkja er sinna flugleiðsöguþjónustu í Norður-Atlantshafssvæði ICAO. Með þeim samningi hefur Ísland skuldbundið sig til að veita flugleiðsöguþjónustu innan Flugupplýsingasvæðis Reykjavíkur (Reykjavík FIR).

#### 2.2 Hvernig reglum skal fylgt.

Starfsemi loftfara, hvort heldur er á flugi eða á athafnasvæði flugvallar, skal vera í samræmi við almennar reglur III. kafla þessa viðauka og auk þess, þegar þau eru á flugi, annaðhvort í samræmi við:

- a) sjónflugsreglurnar (VFR) í IV. kafla, eða
- b) blindflugsreglurnar (IFR) í V. kafla.

#### 2.3 Ábyrgð á því að flugreglum sé fylgt.

2.3.1 Ábyrgð flugstjóra. Flugstjóri loftfars skal, hvort sem hann hefur hönd á stjórnækjunum eða ekki, vera ábyrgur fyrir því að starfsemi loftfarsins sé í samræmi við flugreglur.



Honum er þó heimilt að víkja frá reglunum þegar slíkt frávik er bráðnaðsynlegt af öryggisástæðum.

- 2.3.2 Flugundirbúningur. Áður en flug er hafið skal flugstjóri kynna sér tiltækar upplýsingar fyrir ætlað flug. Við undirbúning flugs frá nágrenni flugvallar, svo og við allt blindflug, skal athuga nákvæmlega tiltækar veðurskýrslur og veðurspár og hliðsjón skal höfð af eldsneytisþörf og vararáðstöfunum ef ekki reynist unnt að ljúka fluginu samkvæmt áætlun.
- 2.4 *Valdsvið flugstjóra.*
- 2.4.1 Flugstjóri skal hafa óskorað vald yfir starfsemi loftfars meðan hann hefur stjórn þess með höndum.
- 2.5 *Misnotkun geðvirkra efna.*
- 2.5.1. Hver sá sem hefur á hendi störf sem varða öryggi flugsins þ.m.t. starfsmenn í öryggis-tengdum störfum, skal ekki gegna starfa sínum ef hann hefur neytt geðvirkra efna sem rýra starfshæfni hans. Slíkum starfsmönnum skal óheimil hvers konar misnotkun geðvirkra efna.

### III. KAFLI Almennar reglur.

- 3.1 *Vernd manna og eigna.*
- 3.1.1 Vanræksla eða gáleysi við stjórn loftfars. Við stjórn loftfars skal hvorki sýna vanrækslu né gáleysi þannig að lífi eða eigum annarra geti stafað hættu af.
- 3.1.2 Lágmarkshæðir. Að frátöldu flugtaki og landingu eða með sérstöku leyfi Flugmálastjórnar Íslands skal loftförum flogið í nægilegri hæð yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa, eða yfir útisamkomum, sem gerir mögulegt, í neyðartilvikum, að landing eigi sér stað án þess að mönnum eða eignum á jörðu niðri sé stofnað í ótilhlýðilega hættu. (Sjá grein 4.6 fyrir lágmarkshæðir sjónflugs og grein 5.1.2 fyrir lágmarkshæðir blindflugs.)
- 3.1.3 Farflugslög. Farflugslög sem flogið skal í á tilteknu flugi eða hluta þess, skulu miðuð við:
- fluglög, fyrir flug í eða ofar lægsta nothæfa fluglagi eða, þegar við á, ofar skiptihæð;
  - flughæðir, fyrir flug fyrir neðan lægsta nothæft fluglag eða, þegar við á, í eða neðan skiptihæðar.
- 3.1.4 Útkast hluta eða úðun frá loftfari. Engu skal kastað fyrir borð loftfars á flugi né úðað frá því nema með leyfi Flugmálastjórnar Íslands og í samræmi við skilyrði þar um og við-eigandi upplýsingar, ráðgjöf eða heimild frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.
- 3.1.5 Flugtog. Loftfar skal ekki draga annað loftfar eða hluti í flugtogi, innan stjórnaðs loft-rýmis, nema með leyfi frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.
- 3.1.6 Fallhlífarstökk. Fallhlífarstökk, önnur en þau sem eru gerð í neyðarskygni, skulu framkvæmd í samræmi við reglugerð um fallhlífarstökk og viðeigandi upplýsingar, ráðgjöf eða heimildir frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild. Fallhlífarstökk á sýningum eða samkomum eru háð leyfi Flugmálastjórnar Íslands og skulu framkvæmd í samræmi við reglugerð um fallhlífarstökk og, ef við á, reglugerð um flugsýningar.
- 3.1.7 Listflug. Listflug skal flogið í samræmi við reglugerð um flugsýningar, þegar við á, og í samræmi upplýsingar, ráðgjöf eða heimildir frá hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.
- 3.1.8 Fylkingarflug og hópflug. Loftförum skal ekki flogið í fylkingu eða hóp, nema undirbúningur hafi átt sér stað meðal flugstjóra loftfaranna sem taka þátt í fluginu og, fyrir flug í flugstjórnarrými, að flogið sé í samræmi við eftirfarandi skilyrði auk þeirra sem hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild setur.
- Skilyrðin fyrir fylkingarflug eru:
- að fylkingin fljúgi sem eitt loftfar með tilliti til flugleiðsögu og stöðu tilkynninga;
  - að aðskilnaður milli loftfaranna í fluginu skuli vera á ábyrgð fylkingarforingjans og flugstjóra hinna loftfaranna í fylkingarfluginu og skuli ná yfir þann aðlögunartíma þegar loftförin breyta af beinu og lárétu flugi til að ná aðskilnaði sín á milli í fylkingunni og þegar fylkingin sameinast og dreifist; og
  - að hvert loftfar haldi fjarlægð frá fylkingarforingjanum, sem ekki er meiri en 0,5 NM (1 km) lárétt og 100 fet (30 m) lóðrétt frá honum.

- 3.1.9 Mannlaus frjáls loftbelgur. Ekki skal svifa mannlausum loftbelg án heimildar Flugmála-  
stjórnar Íslands. Mannlausum frjálsum loftbelgjum skal stjórnað þannig að sem minnst  
hætta verði fyrir menn, eignir eða önnur loftför og samkvæmt skilyrðum sem tilgreind eru  
í viðbæti 4 við flugreglur.
- 3.1.10 Flug fisa. Fisi má einungis fljúga í samræmi við reglugerð um fis og eftirtalin skilyrði:
- sjást skal til jarðar;
  - fljúga skal á tímabilinu frá sólaruppkomu til sólarlags (sólarmiðja 6 gráður fyrir neðan  
sjóndeildarhring);
  - óheimilt er að fljúga fisum yfir þéttbýl svæði borga, bæja eða sumarhúsabyggð eða yfir  
svæði þar sem mikill mannfjöldi er saman kominn;
  - óheimilt er að fljúga fisi þannig að mönnum og verðmætum geti stafað hætta af og  
jafnframt er óheimilt að varpa eða dreifa hlutum úr fisi ef það getur valdið hættu fyrir  
menn og verðmæti utan þess; og
  - óheimilt er að fljúga fisum í flugstjórnarrými nema að fengnu leyfi hlutaðeigandi veit-  
anda flugumferðarþjónustu. Heimilt er að skilyrða slík leyfi við að fis sé útbúið til-  
teknum útbúnaði og/eða við hæfni fisflugmanns (t.d. skirteini einkaflugmanns).  
Óheimilt er að fljúga fisum innan 5 mílna radíuss flugvalla með flugumferðarþjónustu  
nema að höfðu samráði við flugumferðarþjónustudeild, flugvallarvörð eða flugradíó-  
mann. Upplýsingar um skiptingu loftrýmis er að finna í Flugmálahandbók (AIP).
- 3.1.11 Bannsvæði og haftasvæði. Loftfari skal ekki flogið í bann- eða haftasvæði, sem hefur verið  
tilhlýðilega auglýst, nema flogið sé í samræmi við ákvæði haftanna eða samkvæmt leyfi  
frá Flugmálastjórn Íslands.
- 3.2 *Afstýring áreksturs.*  
Ekkert í þessum reglum leysir flugstjóra loftfars undan þeirri ábyrgð að grípa til  
nauðsynlegra aðgerða sem eru best til þess fallnar að afstýra árekstri, m.a. flughreyfingar  
(*manoeuvres*) til að forðast árekstur sem byggjast á ráðleggingum frá árekstravarakerfi  
(ACAS).
- 3.2.1 Nálægð. Loftfar skal ekki vera á ferð svo nálægt öðru loftfari að af því geti stafað  
árekstrarhætta.
- 3.2.2 Leiðarréttur. Loftfar, sem á leiðarrétt, skal halda stefnu sinni og hraða en ekkert í reglum  
þessum leysir flugstjóra loftfars undan þeirri skyldu að gera hverjar þær ráðstafanir sem  
best geta afstýrt árekstri.
- 3.2.2.1 Loftfar, sem samkvæmt eftirfarandi reglum verður að víkja fyrir öðru loftfari, skal forðast  
að fara fyrir ofan það eða neðan, eða fara þvert fyrir það nema í öruggri fjarlægð og með  
fullu tilliti til áhrifa flugrastar.
- 3.2.2.2 Ferlar mætast. Þegar tvö loftför nálgast á sem næst gagnstæðum ferli og hætta er á árekstri  
skal hvort um sig breyta stefnu til hægri.
- 3.2.2.3 Ferlar stefna saman. Þegar ferlar tveggja loftfara stefna saman nokkurn veginn í sama lagi  
skal það loftfar sem hefur hitt á hægri hönd, veita því forgang, þó með þeim undan-  
tekningum sem hér segir:
- vélknúin loftför, þyngri en loft, skulu víkja fyrir loftskipum, sviifflugum og loftbelgjum,
  - loftskip skulu víkja fyrir sviifflugum og loftbelgjum,
  - sviifflugur skulu víkja fyrir loftbelgjum,
  - vélknúinn loftför skulu víkja fyrir loftförum, sem hafa önnur loftför eða hluti í flugtogi,
  - fis skal veita öllum öðrum loftförum forgang, og
  - hreyfíknúin fis skulu veita forgang fisum án hreyfíls.
- 3.2.2.4 Farið fram úr. Loftfar telst vera að fara fram úr ef það nálgast annað loftfar aftan frá  
þannig að stefnumunur þeirra sé minni en 70 gráður, þ.e. í slíkri afstöðu að í myrkri gæti  
það ekki séð þau siglingaljós hins sem eru vinstra megin (á bakborða) eða hægra megin (á  
stjórnborða). Loftfar, sem farið er fram úr, á leiðarrétt en loftfar það, sem fram úr fer, skal  
hvort sem það er í stígandi, lækkandi eða lárétu flugi, varast hitt loftfarið með því að  
breyta stefnu til hægri og skulu engar þær breytingar sem verða kunna á afstöðu

loftfaranna hvors til annars, leysa það loftfar sem fram úr ætlar, frá þessari skyldu fyrr en það er vel komið fram hjá hinu.

- 3.2.2.5 Lending.
- 3.2.2.5.1 Loftfar á flugi eða á ferð á láði eða legi skal veita forgang loftfari sem er að lenda eða er komið að lokastigi aðflugs til landingar.
- 3.2.2.5.2 Þegar tvö eða fleiri loftför, þyngri en loft, nálgast flugvöll, til landingar, skal það loftfar, sem hærra er, víkja fyrir hinu lægra, sem þó má ekki notfæra sér þessa reglu til þess að fara beint í veg fyrir annað loftfar, sem er komið að lokastigi aðflugs til landingar, eða fara fram úr því. Þó skulu vélknúinn loftför, þyngri en loft, veita sviffflugum forgang.
- 3.2.2.5.3 Nauðlending. Loftfar, sem verður þess vart að annað loftfar neyðist til að lenda, skal víkja fyrir því.
- 3.2.2.6 Flugtak. Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar skal víkja fyrir loftfari sem er í flugtaki eða um það bil að hefja flugtak.
- 3.2.2.7 Akstur loftfara.
- 3.2.2.7.1 Eftirfarandi gildir ef hættu er á árekstri milli tveggja loftfara í akstri á athafnasvæði flugvallar:
  - a) komi tvö loftför hvort á móti öðru, skulu bæði nema staðar eða þegar aðstæður leyfa, víkja vel til hægri,
  - b) þegar ferlar tveggja loftfara skerast, skal það sem hefur hitt sér til hægri, víkja,
  - c) loftfar sem farið er fram úr á réttinn, og það sem fram úr fer, skal halda sér í nægri fjarlægð.
- 3.2.2.7.2 Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar skal nema staðar og bíða við flugbrautarbiðstað, nema flugturn heimili annað.
- 3.2.2.7.3 Loftfar í akstri á umferðarsvæði flugvallar skal nema staðar við stöðvunarslá og bíða þar til slökkt hefur verið á henni og heimild jafnframt veitt til áframhaldandi aksturs.
- 3.2.3 Ljós notuð á loftförum.
- 3.2.3.1 Frá sólarlagi til sólarupprásar eða á öðrum tímabilum, sem Flugmálastjórn Íslands ákveður, ef frá eru skilin ákvæði í 3.2.3.5, skulu öll loftför á flugi nota:
  - a) viðvörunarljós, sem ætluð eru til að vekja athygli á loftfarinu, og
  - b) siglingaljós sem ætluð eru til að gefa athuganda til kynna leið loftfars. Önnur ljós, sem mætti misskilja sem þessi ljós, skal ekki nota.
- 3.2.3.2 Frá sólarlagi til sólarupprásar eða á öðrum tímabilum sem Flugmálastjórn Íslands ákveður, ef frá eru skilin ákvæði í 3.2.3.5, skulu:
  - a) öll loftför á hreyfingu um athafnasvæði flugvallar nota siglingaljós til að gefa athuganda til kynna leið þess. Önnur ljós, sem mætti misskilja sem þessi ljós, skal ekki nota,
  - b) öll loftför á athafnasvæði flugvallar nota ljós sem gefa til kynna útlínur þeirra, nema þau séu kyrrstæð og nægilega vel upplýst,
  - c) öll loftför á athafnasvæði flugvallar nota ljós til að draga athygli að þeim,
  - d) öll loftför á athafnasvæði flugvallar með hreyfla í gangi nota ljós sem gefa slíkt til kynna.
- 3.2.3.3 Ef frá eru skilin ákvæði í grein 3.2.3.5, skulu öll loftför á flugi, búin blikkljósum skv. kröfum í grein 3.2.3.1 a), einnig nota slík ljós utan þess tímabils sem tilgreint er í 3.2.3.1.
- 3.2.3.4 Ef frá eru skilin ákvæði í 3.2.3.5 skulu öll loftför:
  - a) starfrækt á athafnasvæði flugvallar með viðvörunarljós samkvæmt grein 3.2.3.2 c), eða
  - b) á athafnasvæði flugvallar búin ljósum samkvæmt grein 3.2.3.2 d), nota slík ljós utan hins tilgreinda tímabils í grein 3.2.3.2.
- 3.2.3.5 Flugmaður má slökkva á eða draga úr styrk sérhverra leifturljósa sem ætlað er að fullnægja skilyrðum í greinum 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 og 3.2.3.4 ef þau hafa eða eru líkleg til:
  - a) að hafa óhentug áhrif á fullnægjandi framkvæmd á skyldum hans, eða
  - b) að valda utanaðkomandi aðilum skaða sökum ofbirtu.
- 3.2.4 Hermiblindflug. Loftfari skal ekki flogið í hermiblindflugi nema því aðeins:
  - a) að fullvirkur, tvöfaldur stýrisbúnaður sé í loftfarinu, og

- b) að flugmaður með viðeigandi réttindi sé í stjórnseti sem öryggisflugmaður fyrir þann, sem flýgur gerviblindflugið. Skal hann hafa nægilega útsýn fram á við og til beggja handa en að öðrum kosti skal hæfur aðili sem samband hefur við öryggisflugmanninn, hafa sæti þar í loftfarinu sem útsýn er nægileg til að bæta upp það útsýnisvið sem á vantar hjá öryggisflugmanni.
- 3.2.5 Athafnir loftfara á flugvelli og í nágrenni hans. Loftfar á ferð á flugvelli eða í nágrenni hans skal, hvort heldur það er innan vallarsviðs eða ekki:
- fylgjast með annarri flugumferð til að forðast árekstur,
  - haga flugi sínu eftir umferð annarra loftfara eða forðast hana
  - taka allar beygjur til vinstri, við aðflug, til landingar og eftir flugtak, nema önnur fyrirmæli berist,
  - lenda og hefja flug upp í vindinn nema önnur stefna sé æskilegri með hliðsjón af öryggi, legu flugbrauta eða flugumferð.
- 3.2.6 Athafnir loftfara á sjó eða vatni.
- 3.2.6.1 Þegar tvö loftför eða loftfar og skip nálgast hvort annað svo hættu verður á árekstri skulu loftför fara með gát og taka tillit til takmarkana hins farartækisins.
- Ferlar skerast. Það loftfar, sem hefur annað loftfar eða skip á hægri hönd, skal víkja þannig að nægur aðskilnaður haldist.
  - Ferlar mætast. Loftfar, sem hefur annað loftfar eða skip á sem næst gagnstæðum ferli, skal breyta stefnu til hægri þannig að nægur aðskilnaður haldist.
  - Farið fram úr. Það loftfar eða skip, sem farið er fram úr, hefur leiðarrétt, en það sem fram úr fer, skal breyta stefnu þannig að nægur aðskilnaður haldist.
  - Lending og flugtak. Við landingu á sjó eða vatni eða flugtak af sjó eða vatni skal loftfar, eftir því sem unnt er, vera í nægilegri fjarlægð frá skipum og forðast að hindra ferðir þeirra.
- 3.2.6.2 Ljós sem loftför skulu nota á sjó eða vatni. Milli sólarlags og sólarupprásar eða á öðru tímabili milli sólarlags og sólarupprásar, sem Flugmálastjórn Íslands ákveður, eiga öll loftför á sjó eða vatni að nota þau ljós sem krafist er í samræmi við ákvæði laga um eftirlit með skipum nr. 47/2003 og reglugerða sem settar eru samkvæmt þeim, nema óhagkvæmt sé að gera slíkt, en þá skal nota eins sambærileg ljós að gerð og staðsetningu og unnt er.
- 3.3 *Flugáætlanir.*
- 3.3.1 Gerð flugáætlunar.
- 3.3.1.1 Upplýsingar um fyrirhugað flug eða hluta þess, sem veittar eru flugumferðarþjónustudeildum, skulu vera í formi flugáætlunar.
- 3.3.1.2 Flugáætlun skal gera og leggja fram fyrir sérhvert:
- flug eða hluta þess, sem njóta skal flugstjórnarþjónustu,
  - blindflug innan ráðgjafarrýmis,
  - flug innan tiltekinna svæða eða inn á tiltekin svæði eða eftir tilteknum leiðum þegar hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu krefst þess í því skyni að auðvelda flugupplýsinga-, viðbúnaðar- og leitar- og björgunarþjónustu,
  - flug innan eða inn í tiltekin svæði, eða eftir tilteknum leiðum, þegar hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu krefst þess til að auðvelda samvinnu við viðeigandi hernaðaraðila eða flugumferðarþjónustudeildir nágrannaríkja svo að koma megi í veg fyrir hugsanlega þörf á einelti til að bera kennsl á loftfarið,
  - flug yfir landamæri ríkja,
  - flug sem vill njóta viðbúnaðarþjónustu hlutaðeigandi veitanda flugumferðarþjónustu.
- 3.3.1.3 Fyrir brottför skal afhenda flugvarðstofu, flugumferðar- eða flugupplýsingaþjónustudeild flugáætlun, eða meðan á flugi stendur, hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eða flugfjarskiptastöð, nema ráðstafanir hafi verið gerðar um afhendingu endurtækra flugáætlana.
- 3.3.1.4 Ef hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu gerir ekki aðrar kröfur þá skal leggja fram flugáætlun fyrir flug, þegar veita á flugstjórnar- eða ráðgjafarþjónustu, eigi síðar en 60 mínútum fyrir brottför, eða – ef hún er lögð fram meðan á flugi stendur – svo snemma að

- hún berist örugglega hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild ekki síðar en 10 mínútum áður en áætlað er að loftfarið:
- a) komi inn fyrir flugstjórnar- eða ráðgjafarsvæði, eða
  - b) fari yfir flugleið eða ráðgjafarleið.
- 3.3.2 Efni flugáætlunar. Flugáætlun skal geyma upplýsingar um eftirfarandi atriði:
- a) kallmerki loftfars,
  - b) flugreglur (IFR og VFR) og tegund flugs,
  - c) fjölda og tegund loftfara auk hvirfilflokks (*wake turbulence category*),
  - d) búnað,
  - e) brottfararstað,
  - f) áætlaðan hlaðfarartíma,
  - g) flughraða,
  - h) farflugslag (-lög),
  - i) leið, sem flogið skal,
  - j) ákvörðunarstað og áætlaðan heildarflugtíma,
  - k) varaflugvöll (-velli),
  - l) flugþol,
  - m) mannfjöldi um borð,
  - n) neyðarbúnað,
  - o) aðrar upplýsingar.
- 3.3.3 Gerð flugáætlunar.
- 3.3.3.1 Flugáætlun skal geyma upplýsingar um þá liði, sem máli skipta, að meðtöldum liðnum „varaflugvöllur (-vellir)“, um alla leiðina eða þann hluta hennar sem flugáætlunin nær til án tillits til þess í hvaða tilgangi hún er gerð.
- 3.3.3.2 Flugáætlunin skal að auki geyma upplýsingar um önnur viðeigandi atriði þegar Flugmálastjórn Íslands ákveður svo, eða þegar þeim sem leggur fram flugáætlunina þykir slíkt nauðsynlegt.
- 3.3.4 Breytingar á flugáætlun.  
Með hliðsjón af ákvæðum greinar 3.6.2.2 skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild, við fyrstu hentugleika, allar breytingar, sem gerðar eru á flugáætlununum vegna blindflugs eða stjórnaðs sjónflugs. Vegna annars sjónflugs skal tilkynna sama aðila verulegar breytingar á flugáætlun, við fyrstu hentugleika.
- 3.3.5 Lokun flugáætlunar.
- 3.3.5.1 Hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild skal tilkynnt, eins fljótt og við verður komið með þráðlausum talfjarskiptum eða um gagnasamband, um landingu í hverju því flugi sem lögð hefur verið fram flugáætlun um, sem nær frá byrjun til enda flugs, eða um síðasta hluta þess til ákvörðunarstaðar, nema hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu ákveði annað.
- 3.3.5.2 Þegar aðeins hefur verið lögð fram flugáætlun um hluta flugs, þó ekki síðasta hluta þess til ákvörðunarstaðar, skal loka flugáætluninni með viðeigandi tilkynningu til hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildar þegar þess er krafist.
- 3.3.5.3 Þegar engin flugumferðarþjónustudeild er á landingarstað skal, eins fljótt og unnt er og þess er krafist, tilkynna landinguna til þeirrar flugumferðarþjónustudeildar sem nálægust er, með bestu tiltækum ráðum.
- 3.3.5.4 Þegar kunnugt er að fjarskipti við landingarstað eru ófullnægjandi og ekki er hægt að koma landingartilkynningu áleiðis skal gera eftirfarandi ráðstafanir ef auðið er og þess er krafist: Rétt fyrir landingu skal senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tilkynningu og jafngildir hún þá tilkynningu um landingu.
- 3.3.5.5 Landingartilkynningar loftfara skulu geyma eftirfarandi upplýsingar:
- a) kallmerki loftfarsins,
  - b) brottfararstað,
  - c) áfangaflugvöll (aðeins ef lent hefur verið á öðrum flugvelli en upphaflega var ákveðið),

- d) landingarstað,
- e) komutíma.

### 3.4 Merki.

- 3.4.1 Eftir að hafa séð eða mótttekið eitthvert þeirra merkja, sem skráð eru í viðbæti 1 við reglugerð þessa, skal loftfar gera þær ráðstafanir sem krafist er samkvæmt túlkun merkisins í viðbætinum.
- 3.4.2 Við notkun skulu merkin í viðbæti 1 hafa þá merkingu sem þar greinir. Þau skulu notuð í því skyni einu sem í viðbætinum getur og engin önnur merki skal nota sem kynni að vera ruglað saman við þau.
- 3.4.3 Merkjamaður ber ábyrgð á því að gefa loftfari staðlaðar akstursbendingar á skýran og ótvíræðan hátt með því að nota merkin sem eru sýnd í viðbæti 1.
- 3.4.4 Enginn skal leiðbeina loftfari nema hann hafi hlotið til þess þjálfun, teljist hæfur og hafi verið samþykktur af hlutaðeigandi rekstraraðila flugvallar.
- 3.4.5 Merkjamaður skal vera í sérstöku flúrljómandi auðkennisvesti til að gera flugliðum kleift að greina að hann er sá sem ber ábyrgð á akstursbendingum.
- 3.4.6 Allir starfsmenn á jörðu niðri skulu nota sjálflýsandi ljóskefli, bendingarspaða eða hanska að degi til. Að næturlagi eða í litlu skyggni skal nota ljóskefli.

### 3.5 Tími.

- 3.5.1 Alheimstíma (UTC) skal nota og tilgreina í klukkustundum, mínútum, og þar sem þess er þörf í sekúndum. Miða skal við 24 klst. sólarhring er hefst á miðnætti.
- 3.5.2 Áður en stjórnað flug (*controlled flight*) er hafið skal afla upplýsinga um réttan tíma svo og eftir þörfum meðan á því stendur.
- 3.5.3 Hvar sem tími er notaður í fjarskiptum um gagnasamband, skal hann vera réttur innan við 1 sekúndu frá alheimstíma.

### 3.6 Flugstjórnarþjónusta.

#### 3.6.1 Flugheimildir.

- 3.6.1.1 Flugheimildar skal afla áður en lagt er upp í stjórnað flug eða þess hluta flugs sem er stjórnað. Slíkrar heimildar skal óskað með afhendingu flugáætlunar til flugstjórnardeildar.
- 3.6.1.2 Ætíð þegar loftfar óskar eftir flugheimild, sem felur í sér forgang fram yfir aðra umferð, er skylt að gefa skýringu á nauðsyn slíks forgangs ef hlutaðeigandi flugstjórnardeild óskar.
- 3.6.1.3 Hugsanleg breyting flugheimildar. Ef búist er við, fyrir brottför, með hliðsjón af flugþoli og breytingu á flugheimild, að taka þurfi ákvörðun um breyttan landingarstað, skal hlutaðeigandi flugstjórnardeildum tilkynnt, með viðbótarupplýsingum í flugáætluninni, um breytta flugleið ef hún er kunn og um breyttan landingarstað.
- 3.6.1.4 Loftfar á stjórnudum flugvelli skal ekki aka eftir umferðarsvæði flugvallarins án heimildar frá flugturni og skal fylgja fyrirmælum flugturns.

#### 3.6.2 Flugáætlun fylgt.

- 3.6.2.1 Með þeim undantekningum, sem getið er í greinum 3.6.2.2 og 3.6.2.4, skal loftfar fylgja gildandi flugáætlun eða þeim hluta hennar sem lagður hefur verið fram vegna þarfa um stjórnað flug, nema breytingar hafi verið óskað og flugheimild verið gefin af hlutaðeigandi flugstjórnardeild eða við neyðarástand sem krefst tafarlausra aðgerða. Nú hefur flugstjóri neyðst til að nota þennan rétt sinn til tafarlausra aðgerða og skal hann þá, svo fljótt sem auðið er, gera hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild grein fyrir þeim ráðstöfunum sem hann hefur gert vegna neyðarástandsins.
- 3.6.2.1.1 Hafi hlutaðeigandi flugumferðarþjónustuveitandi ekki heimilað annað eða hlutaðeigandi flugstjórnardeild fyrirskipað annað, skal stjórnað flug, að svo miklu leyti sem því verður við komið:
  - a) fara eftir skilgreindri miðlínu leiðarinnar þegar flogið er á ákveðinni ATS-leið, eða
  - b) þegar farin er önnur leið skal flogið beint á milli flugleiðsögustöðva eða staða sem ákvarða þá leið.
- 3.6.2.1.2 Svo framarlega, sem skilyrði greinar 3.6.2.1.1 eiga ekki við, skal loftfar á hluta ATS-leiðar, sem ákveðin er af fjölstefnuvitum (VOR), skipta flugleiðsöguviðtöku frá VOR-

- stöðinni fyrir aftan það á VOR-stöðina framundan, við eða sem næst skiptistaðnum, þar sem hann er tilgreindur.
- 3.6.2.1.3 Tilkynna skal hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild frávik frá þeim skilyrðum, sem tilgreind eru í grein 3.6.2.1.1.
- 3.6.2.2 Óviljandi frávik. Ef stjórnad flug vikur óviljandi frá gildandi flugáætlun skal brugðist við á eftirfarandi hátt:
- Frávik frá ferli: Ef loftfar hefur farið út af fyrirhuguðum ferli skulu tafarlaugar ráðstafanir gerðar til að breyta stefnu þess svo að það komist aftur inn á fyrirhugaðan feril sinn svo fljótt sem gerlegt er.
  - Breyting á réttum flughraða: Ef réttur meðalflughraði í farflugshæð milli stöðumiða breytist eða búist er við að hann breytist um sem svarar til 5% þess hraða sem gefinn er upp í flugáætluninni skal það tilkynnt hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild.
  - Breyttur áætlaður tími: Ef áætlaður tími við næsta stöðumið, við mörk flugupplýsingasvæðis eða við áætlaðan lendarstað breytist - hvert af þessu sem fyrst kemur - um meira en þrjár mínútur frá því sem flugumferðarþjónusta hefur verið tjáð eða um hvern þann tíma, sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu eða svæðisbundinn samningur um flugleiðsögu ákveður, þá skal, svo fljótt sem verða má, tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild breyttan áætlaðan tíma.
- 3.6.2.2.1 Þar sem ADS-samkomulag er fyrir hendi skal flugumferðarþjónustudeildum að auki tilkynnt sjálfvirkt um gagnasamband þegar breytingar eiga sér stað sem fara fram yfir þau mörk sem um getur í ADS-atburðarsamningi.
- 3.6.2.3 Breytingar á flugáætlun. Þegar óskað er breytinga á flugáætlun skulu eftirfarandi upplýsingar fylgja:
- Breyting á farflugslagi: Kallmerki loftfarsins, farflugslag, sem óskað er eftir, og farflugshraði í því lagi, breyttar tímaáætlanir við mörk flugupplýsingasvæða, sem síðar kemur að, ef við á.
  - Breyting á flugleið:
    - Ákvörðunarstaður óbreyttur: Kallmerki loftfars, flugreglur, lýsing á nýrri leið, frá upphafsstað breytingarinnar, ásamt tengdum upplýsingum, endurmetin tímaáætlun, og aðrar nauðsynlegar upplýsingar.
    - Breyttur ákvörðunarstaður: Kallmerki loftfars, flugreglur, lýsing á nýrri leið, frá upphafsstað breytingarinnar, til breytts ákvörðunarstaðar ásamt tengdum upplýsingum, endurmetin tímaáætlun, varaflugvöllur (-vellir), og aðrar nauðsynlegar upplýsingar.
- 3.6.2.4 Veður versnar svo að ekki eru sjónflugsskilyrði. Þegar ljóst er að flug í sjónflugsskilyrðum, samkvæmt gildandi flugáætlun, verður ekki lengur framkvæmanlegt, skal sjónflug í stjórnðu flugi:
- biðja um breytta flugheimild sem geri loftfarinu kleift að halda áfram í sjónflugsskilyrðum til ákvörðunarstaðar eða varaflugvallar, eða að fara úr því loftrými þar sem flugheimildar er krafist, eða
  - ef heimild samkvæmt a) fæst ekki, halda áfram flugi í sjónflugsskilyrðum og tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild hvað gert verður, annaðhvort að fara úr því loftrými eða lenda á næsta hentugum flugvelli, eða
  - æskja heimildar fyrir sérlegt sjónflug ef flogið er í flugstjórnarsviði, eða
  - æskja blindflugsheimildar.
- 3.6.3 Stöðutilkynningar.
- 3.6.3.1 Loftfar sem er á stjórnðu flugi, skal svo fljótt sem auðið er tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustu tíma, fluglag og aðrar nauðsynlegar upplýsingar þegar flogið er yfir hvert skyldustöðumið, svo fremi að hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu eða hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild hafi ekki veitt undanþágu frá slíkum tilkynningum. Tilkynna skal á sama hátt með afstöðu til annarra staða þegar hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild óskar. Ef slík tilgreind stöðumið eru ekki til, skal loftfar tilkynna stöðu sína

með því millibili sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu mælir fyrir um eða sem hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild tilgreinir.

- 3.6.3.1.1 Stjórnunð loftför sem gefa hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildum staðarákvarðanir með fjarskiptum um gagnasamband skulu aðeins gefa staðarákvarðanir þegar um það er beðið.
- 3.6.4 Flugumferðarstjórn lýkur. Loftfar í stjórnunðu flugi skal, nema við landingu á stjórnunðum flugvelli, tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild jafnskjótt og það hættir að þiggja flugstjórnarþjónustu.
- 3.6.5 Fjarskipti.
- 3.6.5.1 Loftfar í stjórnunðu flugi skal halda stöðugan hlustvörð á viðeigandi fjarskiptarás og koma á nauðsynlegu, gagnkvæmu sambandi við hlutaðeigandi flugstjórnardeild, þó með þeim undantekningum sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu kann að gera um loftför sem tilheyra flugvallarumferð við stjórnaðan flugvöll. SELCAL eða sambærilegur, sjálfvirkur merkjabúnaður fullnægir kröfum um hlustvörð. Kröfur um stöðugan hlustvörð eru áfram til staðar þó svo að fjarskiptum flugumferðarstjóra/flugmanna um gagnasamband hafi verið komið á.
- 3.6.5.2 Fjarskipti bregðast. Ef talstöð bílar þannig að ekki er hægt að fullnægja ákvæðum í 3.6.5.1, þá skal loftfarið fara eftir reglum um bilun í talfjarskiptum sem er að finna í reglugerð um fjarskipti og 2. bindi viðauka 10 við Chicago-samninginn ásamt eftirfarandi reglum eftir því sem við á. Loftfarið skal leitast við að koma á fjarskiptasambandi við hlutaðeigandi flugstjórnardeild með öllum öðrum mögulegum leiðum. Þar að auki skal loftfarið, ef það tekur þátt í flugvallarumferð við flugvöll með flugturni, fylgjast með fyrirmælum sem kunna að vera gefin með sjónrænum merkjum.
- 3.6.5.2.1 Ef sjónflugsskilyrði eru skal loftfarið:
- fljúga áfram samkvæmt sjónflugsskilyrðum, lenda á næsta hentuga flugvelli, og tilkynna hlutaðeigandi flugstjórnardeild landingu sína sem allra fyrst;
  - ef talið ráðlegt, ljúka fluginu í blindflugi í samræmi við grein 3.6.5.2.2.
- 3.6.5.2.2 Ef blindflugsskilyrði eru eða veðurskilyrði eru þannig, að ekki virðist ráðlegt að ljúka fluginu samkvæmt grein 3.6.5.2.1 a), skal loftfarið:
- ef annað er ekki fyrirskipað í svæðisbundnum verklagsreglum (*Regional Supplementary Procedures, ICAO Doc 7030*) eða í viðkomandi Flugmálahandbók, í loftrými þar sem ratsjá er ekki notuð við veitingu flugstjórnarþjónustu, skal halda síðast heimilaða hraða og lagi, eða lágmarkshæð ef hærrí, í 20 mínútur í kjölfar þess að loftfarið gat ekki tilkynnt stöðu sína yfir skyldustöðumiði og eftir það skal laga hraða og lag að skráðri flugáætlun;
  - í loftrými þar sem ratsjá er notuð við veitingu flugstjórnarþjónustu, halda síðast heimilaða hraða og lagi, eða lágmarkshæð ef hærrí, í 7 mínútur frá þeim tíma:
    - sem síðast heimilaða lagi eða lágmarkshæð er náð, eða
    - sem ratsjársvári var stilltur á 7600, eða
    - sem vélin gat ekki tilkynnt stöðu sína yfir skyldustöðumiði, hver sem síðar er, og eftir það laga hraða og lag að skráðri flugáætlun;
  - þegar ratsjárstefning er notuð eða þegar flugumferðarstjórn hefur gefið fyrirmæli um að halda áfram á hliðraðri leið með því að nota svæðisleiðsögu (RNAV) án tiltekinnar marka skal fara aftur á flugleið gildandi flugáætlunar eigi síðar en við næsta leiðarmið, að teknu tilliti til gildandi lágmarksflughæðar;
  - halda skal áfram samkvæmt gildandi flugáætlun að viðeigandi tilgreindum leiðsöguvita eða stöðumiði sem þjónar ákvörðunarflugvelli og, þegar þess er krafist, að tryggja að farið sé að e-lið hér að neðan, fljúga biðflug yfir þessum leiðsöguvita eða stöðumiði þar til byrjað er að lækka flugið;
  - hefja lækkun frá þeirri flugleiðsögustöð, sem tilgreind er í d), á eða sem næst áætluðum aðflugstíma sem síðast var mótttekinn og staðfestur, eða – ef enginn áætlaður aðflugstími hefur verið mótttekinn og staðfestur – á eða sem næst þeim áætlaða komutíma sem



tilgreindur er í gildandi flugáætlun og breytt hefur verið samkvæmt gildandi flugáætlun;

- f) ljúka venjulegu blindaðflugi á þann hátt sem gildir fyrir hina tilgreindu flugleiðsögustöð; og  
g) lenda, ef unnt er, innan 30 mínútna frá áætluðum komutíma sem tiltekinn er í e) eða síðasta staðfesta aðflugstíma eftir því hvor er seinna í röðinni.

### 3.7 Ólögmat afskipti.

3.7.1 Loftfar, sem verður fyrir ólögmatum afskiptum, skal leitast við að tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild um slíkt, sérhver mikilsverð atriði er málið varða og sérhver þau frávik frá gildandi flugáætlun sem nauðsynleg reynast með hliðsjón af aðstæðum, þannig að flugumferðarþjónustudeildin geti veitt loftfarinu forgangsþjónustu og dregið úr möguleikum á árekstri við önnur loftför.

3.7.2 Ef loftfar verður fyrir ólögmatum afskiptum skal flugstjóri reyna landingu eins og fljótt og kostur er á næsta hentuga flugvelli nema aðstæður um borð í loftfarinu leiði til annars.

### 3.8 Einelti loftfara.

3.8.1 Einelti almenning loftfara skal hagað í samræmi við ákvæði 2. kafla viðbætis 1 og 1. kafla viðbætis 2 við reglugerð þessa.

3.8.2 Flugstjóri almenning loftfars, sem einelt er, skal fylgja reglunum í viðbæti 2 við reglugerð þessa, og túlka og fylgja sjónrænu merkjunum eins og þau eru tilgreind í 2. kafla viðbætis 1 við reglugerð þessa.

### 3.9 Skyggni og lágmarks fjarlægð frá skýjum í sjónflugsskilyrðum.

Skyggni og lágmarks fjarlægð frá skýjum í sjónflugsskilyrðum eru í töflu 3-1 hér að neðan.

Tafla 3-1  
(sjá grein 4.1)

Hæðarbil	Flokkur loftrýmis	Flugskyggni	Fjarlægð frá skýjum
Í og ofar 10.000 fetum (3.050 m) AMSL	A*** B C D E F G	8 km	1.500 m lárétt 1.000 fet (300 m) lóðrétt
Undir 10.000 fetum (3.050 m) AMSL og ofar en 3.000 fet (900 m) AMSL, eða ofar en 1.000 fet (300 m) yfir landi, hvort sem hærra er	A*** B C D E F G	5 km	1.500 m lárétt 1.000 fet (300 m) lóðrétt
Í og undir 3.000 fetum (900 m) AMSL, eða 1.000 fetum (300 m) yfir landi, hvort sem hærra er	A*** B C D E	5 km	1.500 m lárétt 1.000 fet (300 m) lóðrétt
	F G	5 km**	Laus við ský og sér til jarðar

\* Þar sem skiptihæð á Íslandi er 7.000 fet, skal nota FL 100 í stað 10.000 feta.

\*\* Loftförum í A- og B-flokki er heimilt að degi til að fljúga við skyggni allt niður í 3 km ef flogið er á 140 kt IAS eða minna.

Þyrlum er heimilt að fljúga við 800 m flugskyggni í loftrými í flokki G að degi til, ef flogið er svo hægt, að nægur tími gefist til að fylgjast með annarri umferð eða hindrunum til að afstýra árekstri.

\*\*\* VMC lágmarkið er sett í loftrými A til leiðbeiningar fyrir flugmenn og á ekki að gefa til kynna að VFR-flug sé samþykkt í loftrými A.

#### IV. KAFLI Sjónflugsreglur.

- 4.1 Þegar ekki er um sérlegt sjónflug að ræða skal sjónflug flogið skv. þeim skilyrðum um skyggni og fjarlægð frá skýjum, sem jöfn eru eða strangari en tilgreint er í töflu 3-1.
- 4.2 Ef um er að ræða sjónflug má hvorki hefja flug né lenda á flugvelli innan flugstjórnarsviðs eða koma inn í vallarsvið eða umferðarhring hans án heimildar frá flugstjórnardeild, þegar:
- a) skýjahæð er lægri en 1.500 fet (450 m), eða
  - b) vallarskyggni er minna en 5 km.
- 4.3 Sjónflugi sem fram fer milli sólseturs og sólarupprásar, eða á öðru því tímabili milli sólseturs og sólarupprásar sem Flugmálastjórn Íslands hefur kveðið á um, skal hagað samkvæmt skilyrðum sem þau stjórnvöld setja og birta í Flugmálahandbók (AIP).
- 4.4 Hafi hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu ekki veitt sérstaka heimild, skal ekki fljúga sjónflug:
- a) fyrir ofan FL 200,
  - b) þegar flogið er á og í kringum hljóðhraða.
- 4.5 Heimild til að fljúga sjónflug ofan við fluglag 290 skal ekki veitt á svæðum þar sem lágmarks hæðaraðskilnaður er 1.000 fet (300 m) ofan við fluglag 290.
- 4.6 Ekki má fljúga sjónflug, nema nauðsynlegt sé vegna flugtaks og landingar, eða með sérstöku leyfi Flugmálastjórnar Íslands:
- a) yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir útisamkomum í minni hæð en 1.000 fetum (300 m) yfir hæstu hindrun innan 600 m fjarlægðar frá loftfarinu;
  - b) annars staðar en getið er í a) lið þessarar greinar í minni hæð en 500 fetum (150 m) yfir láði eða legi.
- 4.7 Þar sem annað er ekki tekið fram í flugheimildum, eða hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu tilgreinir ekki sérstaklega, skal sjónflug í láréttu farflugi ofar en 3.000 fet (900 m) yfir láði eða legi, eða hærra viðmiði ef hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu mælir svo fyrir, flogið í farflugslagi sem á við feril þess og sýnt er í töflu um farflugslög í viðbæti 3 við reglugerð þessa.
- 4.8 Sjónflug skal fylgja fyrirmælum í grein 3.6:
- a) þegar flogið er í B-, C- og D-flokkum loftrýmis,
  - b) þegar það er hluti af flugvallarumferð flugvalla með flugturni, eða
  - c) þegar um sérlegt sjónflug er að ræða.
- 4.9 Loftfar í sjónflugi, innan eða á leið inn í svæði eða eftir leiðum, sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu hefur ákveðið samkvæmt grein 3.3.1.2 c) eða d), skal halda stöðugan hlustvörð á viðeigandi fjarskiptarás, og tilkynna stöðu sína eins og nauðsynlegt þykir til flugumferðarþjónustudeildar þeirrar er veitir flugupplýsingaþjónustu.
- 4.10 Ef loftfar í sjónflugi óskar að breyta um og fljúga samkvæmt blindflugsreglum skal það:
- a) láta vita um þær nauðsynlegu breytingar sem gera þarf á gildandi flugáætlun ef flugáætlun hefur verið lögð fram, eða
  - b) þegar svo er krafist skv. grein 3.3.1.2, láta hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild í té flugáætlun og fá flugheimild áður en blindflug er hafið í flugstjórnarrými.

#### V. KAFLI Blindflugsreglur.

- 5.1 Reglur sem gilda um allt blindflug.
- 5.1.1 Búnaður loftfara.  
Loftför skulu búin viðeigandi mælitækjum og flugleiðsögubúnaði fyrir áætlaða flugleið.
- 5.1.2 Lágmarkslög.  
Að því undanskildu, þegar nauðsynlegt er við flugtök og landingar eða þegar sérstakt leyfi hefur fengist frá Flugmálastjórn Íslands, skal fljúga blindflug í lagi sem er ekki lægra en sú

lágmarksflughæð sem stofnunin hefur ákveðið eða þar sem slík lágmarksflughæð hefur ekki verið ákveðin:

- a) í lagi sem er að minnsta kosti 2.000 fetum (600 m) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins yfir hálendi eða fjallendi;
- b) í lagi sem er að minnsta kosti 1.000 fetum (300 m) ofar hæstu hindrun innan 8 km frá áætlaðri stöðu loftfarsins annars staðar en um getur í a).

5.1.3 Breytt frá blindflugi í sjónflug.

5.1.3.1 Ef loftfar óskar að breyta flugi samkvæmt blindflugsreglum í flug samkvæmt sjónflugsreglum þá skal, svo fremi að flugáætlun hafi verið lögð fram, tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild sérstaklega að blindflugi sé lokið og láta vita um breytingar sem gera skuli á gildandi flugáætlun.

5.1.3.2 Þótt loftfar á flugi samkvæmt blindflugsreglum fljúgi innan svæðis eða komi inn á svæði þar sem eru sjónflugsskilyrði, skal það ekki tilkynna lok blindflugs nema áætlað sé og fyrirhugað að halda flugi áfram um verulegan tíma í sjónflugsskilyrðum.

5.2 Reglur um blindflug í flugstjórnarrými.

5.2.1 Blindflug í flugstjórnarrými er háð þeim fyrirmælum sem um getur í grein 3.6.

5.2.2 Blindflug í farflugi í flugstjórnarrými skal flogið í farflugslagi, eða ef farflugsklifur er heimilað, milli tveggja laga eða ofar lagi sem valið er samkvæmt:

- a) töflum yfir farflugslög í viðbæti 3 við þessa reglugerð, eða
- b) breyttri töflu yfir farflugslög þegar þess er krafist, í samræmi við viðbæti 3 við reglugerð þessa fyrir flug ofar fluglagi 410,

að því undanskildu að sú samræming lags við feril sem í töflunni greinir, gildir ekki þegar annað er tiltekið í flugheimildum eða tilgreint af Flugmálastjórn Íslands í Flugmála-handbók (AIP).

5.3 Reglur um blindflug utan flugstjórnarrýmis.

5.3.1 Farflugslög.

Blindflug í láréttu farflugi utan flugstjórnarrýmis, skal flogið í farflugslagi sem á við feril þess og tilgreint er í:

- a) töflum yfir farflugslög í viðbæti 3 við reglugerð þessa nema þegar hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu tilgreinir annað fyrir flug í 3.000 fetum (900 m) yfir meðalsjávarmáli eða neðar, eða
- b) breyttri töflu yfir farflugslög í samræmi við viðbæti 3 um flug ofar fluglagi 410.

5.3.2 Fjarskipti.

Loftfar á blindflugi utan flugstjórnarrýmis, en innan eða inn í svæði eða eftir leiðum sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu hefur ákveðið samkvæmt grein 3.3.1.2.1 c) eða d), skal halda hlustvörð á viðeigandi fjarskiptarás og koma gagnkvæmu talsambandi eins og nauðsynlegt þykir, við flugumferðarþjónustudeild þá er veitir flugupplýsingaþjónustu.

5.3.3 Stöðutilkynningar.

Loftfar í blindflugi utan flugstjórnarrýmis skal:

- leggja fram flugáætlun hjá hlutaðeigandi veitanda flugumferðarþjónustu,
- halda hlustvörð á viðeigandi fjarskiptarás og koma á gagnkvæmu talsambandi, eins og nauðsynlegt er, við þá flugumferðarþjónustudeild sem veitir flugupplýsingaþjónustu, og
- tilkynna stöðu sína eins og tilgreint er í grein 3.6.3 um stjórnað flug.

Loftfar, sem óskar að verða aðnjótandi ráðgjafarþjónustu á meðan það er á blindflugi innan tiltekins ráðgjafarrýmis, skal hlíta ákvæðum greinar 3.6, að því undanskildu að flugáætlunin og breytingar á henni eru ekki háðar flugheimildum, og gagnkvæmu fjarskiptasambandi skal haldið við þá deild er veitir ráðgjafarþjónustuna.

VIÐAUKI II  
Viðbætar og fylgiskjöl.

**Viðbætur 1. Merki.**

Viðbót við grein 3.4 í viðauka I við reglugerð þessa.

- I. Neyðarmerki og áriðandi merki.*
- 1.1 Neyðarmerki.
- 1.1.1 Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að alvarleg og bráð hættu vofi yfir og að tafarlausrar aðstoðar sé þörf:
- Merki SOS (.../---/...) sent um morsstöð eða með öðrum hætti,
  - orðið „MEIDEI“ (á ensku MAYDAY) sent um talstöð,
  - neyðarskeyti um gagnasamband sem felur í sér merkingu orðsins „MEIDEI“ (á ensku MAYDAY),
  - flugeldar eða skot sem gefa frá sér rautt ljós og skotið er einu í einu með stuttu millibili,
  - rautt svifblys.
- I.2 Bráðaköll.*
- 1.2.1 Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að loftfar vilji gera kunnugt um erfiðleika sem neyði það til að lenda án þess að það þarfnist tafarlausrar aðstoðar:
- kveikt og slökkt til skiptis á lendarljósum loftfarsins, eða
  - kveikt og slökkt til skiptis á siglingaljósum loftfarsins á þann hátt að ekki verði ruglað saman við leiftrandi siglingaljósum.
- 1.2.2 Eftirfarandi merki, annaðhvort notuð saman eða hvert fyrir sig, tákna að loftfar þurfi að koma frá sér mjög áriðandi skeyti um öryggi skips, loftfars eða annars farartækis eða um öryggi einhvers manns um borð eða í auglýsni:
- Merkið XXX (-.-/-.-/-.-) sent um morsstöð eða á einhvern annan hátt,
  - orðin „PAN PAN“ sent um talstöð,
  - áriðandi skeyti sent um gagnasamband sem felur í sér merkingu orðanna „PAN PAN“.
- 2. Merki sem nota skal ef til eineltis kemur.*
- 2.1 Merki eineltiloftfars og viðbrögð einelts loftfars.

Flokkur	Merki EINELTI loftfars	Merking	Viðbrögð EINELTS loftfars	Merking
1	Að degi eða nóttu: Loftfari vaggað og kveikt og slökkt óreglulega á siglingaljósum (og lendarljósum á þylum) frá stöðu rétt ofan og framan við og venjulega til vinstri við hið einelta loftfar (eða til hægri ef einelta loftfarið er þylu) og eftir að staðfesting er móttækin, beygja hægt og í sömu hæð í æskilega stefnu, venjulega til vinstri (eða til hægri ef um þylu er að ræða). Veðurskilyrði eða landslag geta valdið því að eineltiloftfarið þurfi að vera í annarri afstöðu og beygja í aðra átt en tilgreint er hér að ofan. Ef einelta loftfarið getur ekki fylgt hraða eineltiloftfarsins er þess vænst að hið síðarnefnda fljúgi biðflugshringi og vaggi sér hvert sinn sem það fer fram úr því einelta.	Loftfarið er einelt. Fylgið mér.	Að degi eða nóttu: Loftfari vaggað og kveikt og slökkt óreglulega á siglingaljósum og eineltiloftfarinu fylgt.	Skilið og mun fylgja fyrir mælum.

Flokkur	Merki EINELTI loftfars	Merking	Viðbrögð EINELTS loftfars	Merking
2	Að degi eða nóttu: Skyndileg breyting á stöðu í átt frá einelta loftfarinu fölgja í klifurbeygju, sem er 90° eða meira án þess að farið sé yfir fluglínu einelta loftfarsins.	Loftfar þitt má halda áfram.	Að degi eða nóttu: Loftfari skal vaggast.	Skilið og mun fylgja fyrirmælum.
3	Að degi eða nóttu: Hjól sett niður (ef uppi), með landingarljós kveikt og flogið yfir braut í notkun eða, ef einelta loftfarið er þyrta er flogið yfir þyrta. Ef um þyrta er að ræða gerir eineltiþyrta aðflug til landingar og vokir nálægt landingarsvæðinu.	Lendið loftfari nú á þessum flugvelli.	Að degi eða nóttu: Hjól sett niður (ef uppi) með landingarljós kveikt og einelta loftfarinu fylgt, og ef óhætt er talið að lenda, eftir að flogið er yfir braut í notkun eða þyrta, skal lenda loftfarinu.	Skilið og mun fylgja fyrirmælum.

## 2.2 Merki einelts loftfars og viðbrögð einelti loftfars.

Flokkur	Merki EINELTS loftfars	Merking	Viðbrögð EINELTI loftfars	Merking
4	Að degi eða nóttu: Hjól tekið upp (ef búnaður leyfir) og kveikt og slökkt á landingarljósum meðan flogið er yfir braut í notkun eða þyrta, í hærri hæð en 1.000 fetum (300 m) en lægri en 2.000 fetum (600 m), (fyrir þyrta skal hæðin vera milli 170 fet (50 m) og 330 fet (100 m)) yfir flugvelli og haldið áfram að fljúga í hringi umhverfis braut í notkun eða þyrta. Ef ekki er hægt að kveikja og slökkva á landingarljósum skal nota önnur ljós sem tiltæk eru.	Tiltekinn flugvöllur er ófullnægjandi.	Að degi eða nóttu: Ef æskilegt er að einelta loftfarið fylgi einelti loftfarinu eftir til annars flugvallar þá dregur einelti loftfarið upp hjól sín (ef búnaður leyfir) og notar merki sem tilgreind eru í 1. flokki fyrir einelti loftfar.  Ef ákveðið er að sleppa einelta loftfarinu þá notar einelti loftfarið merkin, sem tiltekin eru í 2. flokki fyrir einelti loftfar.	Skilið, fylgið mér.  Skilið, loftfarið má halda áfram.
5	Að degi eða nóttu: Kveikt og slökkt reglulega á öllum tiltækum ljósum, en þó þannig að aðgreint verði frá leiftrandi ljósum.	Get ekki fylgt fyrirmælum.	Að degi eða nóttu: Notið merkin í 2. flokki, sem ætluð eru einelti loftförum.	Skilið.
6	Að degi eða nóttu: Kveikt og slökkt óreglulega á öllum tiltækum ljósum.	Er í nauðum.	Að degi eða nóttu: Notið merkin í 2. flokki, sem ætluð eru einelti loftförum.	Skilið.

3. Sjónræn merki sem notuð eru til að gera loftfari viðvart að það sé án heimildar þegar það er í eða um það bil að fljúga inn í hafta-, bann- eða hættusvæði.

Að degi eða nóttu tákna merkjaskot frá jörðu, sem endurtekin eru á 10 sekúndna fresti og hvert um sig gefur frá sér græn og rauð ljós þegar það springur, að loftfar sé án heimildar á flugi í hafta-, bann- eða hættusvæði eða sé um það bil að fljúga inn í slík svæði og að loftfarið skuli gera viðeigandi ráðstafanir.

4. Merki ætluð flugvallarumferð.

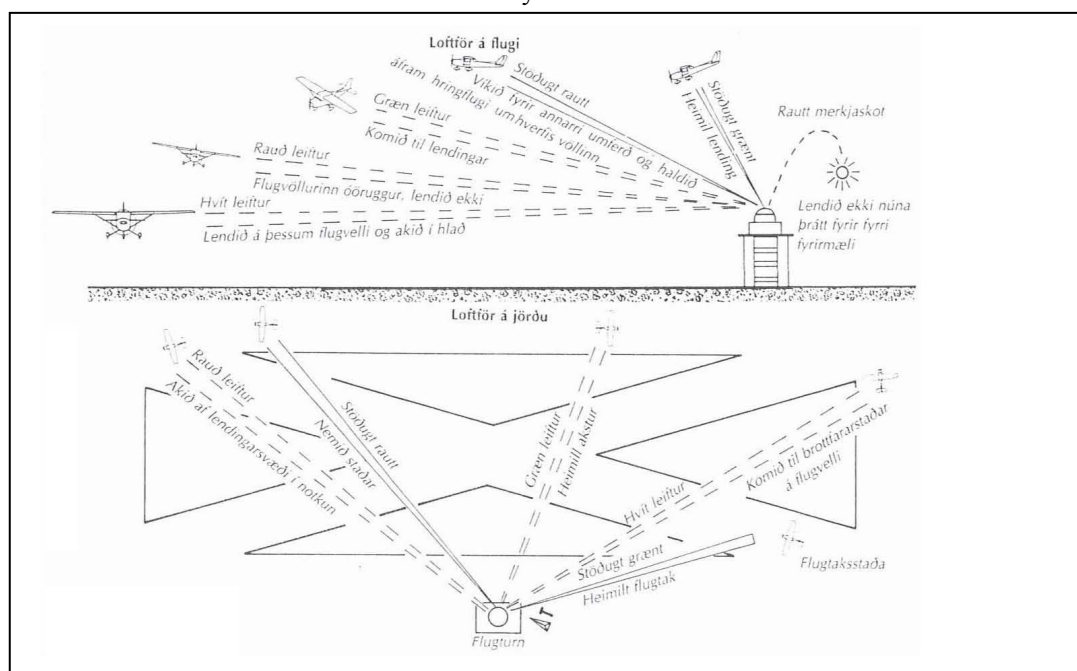
4.1 Ljós og skotmerki.

4.1.1 Fyrirmæli.

Ljósmerki	Frá flugturni		
	til loftfars á flugi	til loftfars á jörðu	
Beint til hlutaðeigandi loftfars (sjá mynd A1-1)	<b>Stöðugt grænt</b>	Heimil landing.	Heimilt flugtak.
	<b>Stöðugt rautt</b>	Vikið fyrir annari umferð og haldið áfram hringflugi umhverfis völlinn.	Nemið staðar.
	Græn leiftur	Komið til landingar*.	Heimill akstur.
	Rauð leiftur	Flugvöllurinn óruggur, lendið ekki.	Akið af landingarsvæði í notkun.
	Hvít leiftur	Lendið á þessum flugvelli og akið í hlað.	Komið til brottfararstaðar á flugvelli.
	Rautt merkjaskot	Lendið ekki núna þrátt fyrir fyrri fyrirmæli.	

\*Heimildir til landingar og aksturs munu veittar þegar við á.

Mynd 1.1



4.1.2. Staðfesting loftfars:

a) Á flugi:

- 1) að degi: vagga skal vængjum loftfars;
- 2) að nóttu: kveikja og slökkva skal tvisvar á landingarljósum eða ef þau eru ekki tiltæk skal kveikja og slökkva tvisvar á siglingaljósum.

b) Á jörðu:

- 1) að degi: hreyfa skal halla- eða hliðarstýri,
- 2) að nóttu: kveikja og slökkva skal tvisvar á landingarljósum eða ef þau eru ekki tiltæk skal kveikja og slökkva tvisvar á siglingaljósum.

## 4.2 Sjónræn merki á jörðu.

### 4.2.1 Bann við landingu.

Láréttur, rauður ferningur með gulum skákrossi (mynd 1.2) í merkjareit táknað að landingar séu bannaðar og verði það sennilega um langan tíma.



Mynd 1.2

### 4.2.2 Nauðsyn sérstakrar varúðar við aðflug og landingu.

Láréttur, rauður ferningur með einu gulu skábandi í merkjareit (mynd 1.3) táknað að vegna slæms ástands umferðarsvæðisins eða af einhverri annarri ástæðu skuli gæta sérstakrar varúðar við aðflug og landingu.



Mynd 1.3

### 4.2.3 Notkun flugbrauta og akbrauta.

4.2.3.1 Lárétt, hvít handvætt (dumb-bell) í merkjareit (mynd 1.4) táknað að loftför skuli aðeins hefja flug, lenda og aka á flugbrautum og akbrautum.



Mynd 1.4

4.2.3.2 Sams konar handvætt og um getur í grein 4.2.3.1 en með svörtu bandi þvert yfir hvorn hringflöt með stefnu hornrétt við stefnu handfangsins (mynd 1.5) táknað að loftför skuli aðeins hefja flug og lenda á flugbrautum en að aðrar athafnir þeirra á flugvöllinum séu ekki takmarkaðar við flugbrautir og akbrautir.



Mynd 1.5

### 4.2.4 Lokaðar flugbrautir eða akbrautir.

Krossar í einum áberandi lit, gulum eða hvítum (mynd 1.6), lagðir lárétt á flugbrautir og akbrautir eða hluta þeirra, tákna svæði sem er ónothæft fyrir loftför.



Mynd 1.6

### 4.2.5 Átt landinga og flugtaka.

4.2.5.1 Lárétt, hvítt eða rauðgult „landinga-T“ (mynd 1.7) segir til um átt sem loftför skulu nota við landingu og flugtak, sem er samhliða legg T-sins að þverarminum.



Mynd 1.7

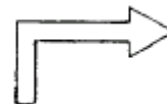
4.2.5.2 Tveir lóðréttir tölustafir (mynd 1.8) á eða nálægt flugturni gefa flugmönnum loftfara á umferðarsvæði til kynna segulstefnu flugbrautar í sem næst tugum gráða.



Mynd 1.8

### 4.2.6 Hægri handar umferð.

Ef í merkjareit eða við enda flugbrautar er í notkun áberandi ör, sem vísar til hægri (mynd 1.9), táknað hún að beygjur skuli taka til hægri fyrir landingu og eftir flugtak.



Mynd 1.9

### 4.2.7 Flugvarðstofa.

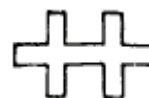
Bókstafurinn C í svörtum lit á gulum lóðréttum fleti (mynd 1.10) segir til um hvar flugvarðstofa er.



Mynd 1.10

### 4.2.8 Svifflug.

Láréttur, tvöfaldur, hvítur kross (mynd 1.11) í merkjareit táknað að svifflugur noti flugvöllinn og þær séu á flugi.




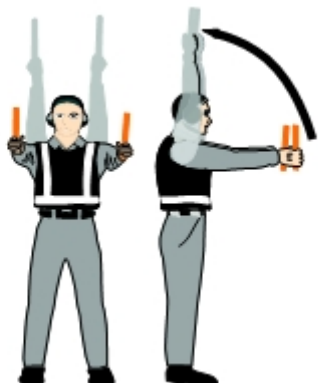
Mynd 1.11


5. *Hlaðmerki.*

5.1 Frá merkjamanni til loftfars.




5.1.1 Áður en eftirfarandi merki eru notuð skal merkjamaður fullvissa sig um að engar hindranir né árekstrarhætta verði á vegi loftfarsins, er það fylgir leiðbeiningum hans í samræmi við grein 3.4.1.

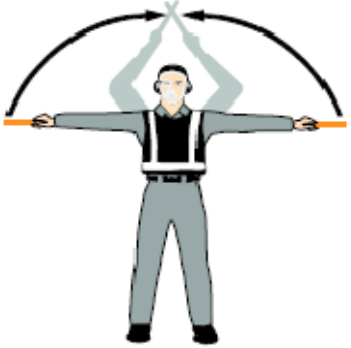


	<p>1. Vængmaður</p> <p>Hægri hönd: Lyftið hægri handlegg útréttum upp yfir höfuð og bendið keflinu upp. Vinstri handleggur: Bendið keflinu í vinstri hendi niður með líkamanum og hreyfið handlegginn til og frá fæti.</p> <p>Ath. – Með þessu merki sýnir manneskja sem staðsett er við vængenda loftfars, flugmanni / merkjamanni / eða ökumanni dráttartækis að hindranir séu ekki í vegi fyrir hreyfingu loftfarsins til eða frá stæði.</p>
---	---




	<p>2. Hér er stæðið</p> <p>Lyftið báðum höndum beinum upp yfir höfuð og beinið keflum upp.</p>
---	--


	<p>3. Haltu áfram til næsta merkjamanns eða fylgdu leiðbeiningum flugturnsþjónustu</p> <p>Beinið báðum handleggjum upp; hreyfið handleggina út frá líkamanum og réttið úr þeim og bendið keflum í átt til næsta merkjamanns eða í átt að akstursleið.</p>
---	---





	<p>4. Beint áfram</p> <p>Með útrétta handleggi til hliðar; beygið handleggi við olnboga og hreyfið framhandleggi upp og niður frá bringuhæð í höfuðhæð.</p>
	<p>5a). Beygðu til vinstri (Sjónarhorn flugmannsins)</p> <p>Hægri handleggur og kefli útrétt 90° frá líkama. Vinstri framhandleggur sífellt á hreyfingu upp og niður frá bringuhæð og upp yfir höfuð. Hraði hreyfinganna gefur flugmanni beygjuhraðann til kynna.</p>
	<p>5b). Beygðu til hægri (Sjónarhorn flugmannsins)</p> <p>Vinstri handleggur og kefli útrétt 90° frá líkama. Hægri framhandleggur sífellt á hreyfingu upp og niður frá bringuhæð og upp yfir höfuð. Hraði hreyfinganna gefur flugmanni beygjuhraðann til kynna.</p>




	<p>6a). Stöðvaðu</p> <p>Með útrétta handleggji og kefli 90° til sitt hvorrar hliðar út frá líkama; hreyfið handleggji rólega upp og yfir höfuð þar til kefli hafa krossast.</p>
	<p>6b). Neyðarstöðvun</p> <p>Hreyfið handleggji hratt upp yfir höfuð þar til kefli krossast.</p>
	<p>7a). Festu stöðuhemla</p> <p>Réttið hönd upp yfir öxl með opinn lófa. Gangið úr skugga um að áhöfnin horfi á og krepplið hnefanum. Haldið hnefanum krepptum í þessari stöðu þar til að áhöfnin hefur gefið merki með þumli um að hún hafið móttekið skilaboðin.</p>


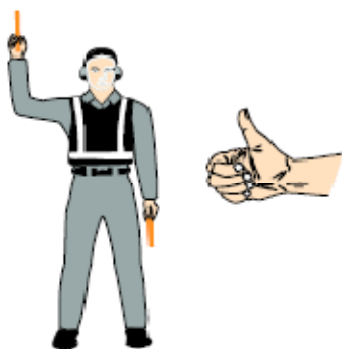

	<p>7b). Losaðu stöðuhemla</p> <p>Réttið hönd upp yfir öxl með krepptum hnefa. Gangið úr skugga um að áhöfnin horfi á og opnið lófann. Haldið lófanum opnum í þessari stöðu þar til áhöfnin hefur gefið merki með þumli um að hún hafið mótttekið skilaboðin.</p>
	<p>8a). Skorður eru við hjól</p> <p>Með handleggi upprétta yfir höfuð; beinið keflunum að hvort öðru og hreyfið keflin ákveðið að hvort öðru þar til þau snertast. Verið þess fullviss að áhöfnin hafi mótttekið og svarað skilaboðunum með skilaboðum á móti.</p>
	<p>8b). Skorður fjarlægðar</p> <p>Með handleggi upprétta yfir höfuð; beinið keflum frá hvort öðru og hreyfið keflin ákveðið frá hvort öðru með. Fjarlægið skorðurnar ekki fyrr en áhöfn hefur heimilað það.</p>

	<p>9. Ræstu hreyfil</p> <p>Lyftið hægri handlegg í höfuðhæð og beinið kefli upp, hreyfið höndina í hringi. Samtímis skal lyfta vinstri handlegg yfir höfuð og benda á þann hreyfil sem má ræsa.</p>
---	---

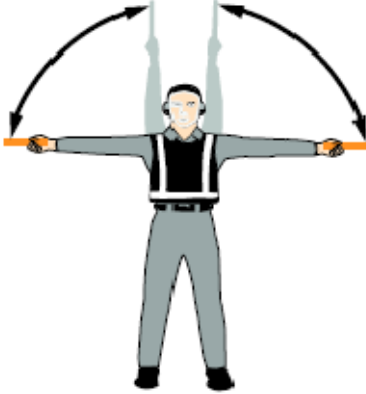
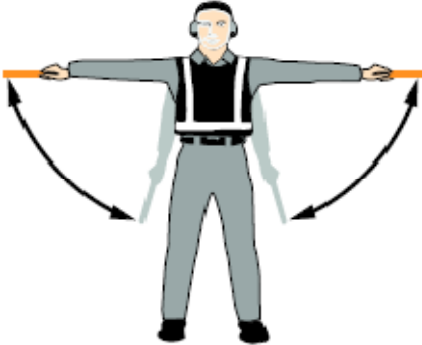

	<p>10. Stöðvaðu hreyfla</p> <p>Með kefli í hönd, réttið út hægri handlegginn beint fram í axlarhæð. Færið höndina (og keflið) að vinstri öxl og dragið keflið frá vinstri öxl að hægri öxl.</p>
--	---

	<p>11. Hægðu á</p> <p>Færið útrétta handleggi niður á við og hreyfið keflin í takti upp og niður frá mitti að hjám.</p>
---	---




	<p>12. Hægðu á hreyfli (hreyflum) þeim megin sem vísað er til</p> <p>Með handleggi niður og keflum beint að jörð; hreyfið annaðhvort hægri eða vinstri hönd upp og niður, en það táknar að hægja skuli á hægri eða vinstri hreyfli (hreyflum) eftir því sem merkið vísar til.</p>
	<p>13. Aktu aftur á bak</p> <p>Með handleggi fyrir framan bringu og kefli í höndum; snúið framhandleggjum í hringi um hvorn annan. Til að gefa merki um að hætta að bakka, notið merkin í 6 a) eða 6 b).</p>
	<p>14a). Beygjur um leið og ekið er aftur á bak (Stéli skal snúið á stjórnborða (til hægri))</p> <p>Beinið kefli niður með vinstri handlegg. Hægri handlegg skal hafa uppréttan fyrir ofan höfuð og hreyfa beint fram í lárétta stöðu aftur og aftur.</p>

	<p>14b). Beygjur um leið og ekið er aftur á bak (Stéli skal snúið á bakborða (til vinstri))</p> <p>Beinið kefli niður með hægri handlegg. Vinstri handlegg skal hafa uppréttan fyrir ofan höfuð og hreyfa beint fram í lárétta stöðu aftur og aftur.</p>
	<p>15. Samþykkt / greið leið</p> <p>Réttið hægri hönd upp í höfuðhæð og beinið kefli upp eða sýnið hönd með „uppréttum þumli“. Vinstri handlegg er haldið niður með síðu.</p> <p>Ath. – Þetta merki er einnig notað sem samskiptamerki varðandi tækjabúnað og þjónustu.</p>
	<p>* 16. Vokaðu</p> <p>Handleggir eru útréttir að fullu til sitt hvorrar hliðar þannig að þeir myndi 90° horn við líkamann.</p>

\* Á við þyrlur eða önnur loftför sem lenda eða hefja flug lóðrétt (VTOL).



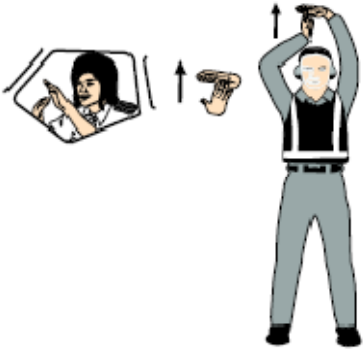
	<p>* 17. Hækkaðu flugið</p> <p>Með handleggi útrétta að fullu til sitt hvorrar hliðar; snúið lófum upp og hreyfið handleggina upp fyrir höfuð þar til þeir eru lóðréttir. Hraði hreyfingarinnar gefur flugmanninum til kynna hve ört ætti að hækka flugið.</p>
	<p>*18. Lækkaðu flugið</p> <p>Með handleggi útrétta að fullu til sitt hvorrar hliðar; snúið lófum niður og hreyfið handleggina niður þar til þeir eru að fullu komnir niður með síðum. Hraði hreyfingarinnar gefur flugmanninum til kynna hve ört ætti að lækka flugið.</p>
	<p>*19a). Farðu til vinstri (sjónarhorn flugmanns)</p> <p>Haldið hægri handlegg útréttum til hægri þannig að hann myndi sem næst 90° horn við líkamann. Hinn handleggurinn skal vera á sífelldri hreyfingu til hliðar í sömu átt og fara skal.</p>




\* Á við þyrlur eða önnur loftför sem lenda eða hefja flug lóðrétt (VTOL).



	<p>* 19b). Farðu til hægri (sjónarhorn flugmanns)</p> <p>Haldið vinstri handlegg útréttum þannig að hann myndi sem næst 90° horn við líkamann. Hinn handleggurinn skal vera á sífellndri hreyfingu til hliðar í sömu átt og fara skal.</p>
	<p>*20. Lentu</p> <p>Handleggir skulu vísa niður fyrir framan líkama og vera krosslagðir.</p>
	<p>21. Bíddu</p> <p>Haldið útréttum handleggjum niður með u.þ.b. 45° horni frá síðum. Haldið þessari stöðu uns allt er klárt fyrir næstu tilfærslu loftfarsins.</p>

\* Á við þyrlur eða önnur loftför sem lenda eða hefja flug lóðrétt (VTOL).







	<p>22. Loftfar kvatt</p> <p>Gerið staðlaða kveðju með því að lyfta hönd eða kefli að enni. Haldið augnsambandi við áhöfnina þar til loftfarið hefur hafið akstur.</p>
	<p>23. Snertið ekki stýri (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu)</p> <p>Lyftið hægri handlegg upp yfir höfuð og kreppið hnefa eða haldið um kefli í láréttri stöðu. Vinstri handlegg er haldið niður með síðu.</p>
	<p>24. Tengja utanaðkomandi rafagl (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu)</p> <p>Haldið handleggjum upp yfir höfði, opnið lófana, haldið þeim vinstri lárétt yfir höfði og hreyfið útrétta fingur hægri handar að lófa vinstri handar þannig að þeir snerti og myndi „T“. Að nóttu má nota ljóskefli til að mynda „T“ fyrir ofan höfuð.</p>

	<p>25. Aftengja utanaðkomandi rafafli (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu)</p> <p>Haldið handleggjum upp yfir höfði og látið útrétta fingur hægri handar snerta opinn lófa vinstri handar og mynda þannig „T“. Hreyfið hægri höndina frá lófa vinstri handar þannig að „T-ið“ opnast. Aftengið ekki rafaflið fyrir en áhöfnin hefur heimilað það. Að nóttu má nota ljóskefli til að mynda „T“ fyrir ofan höfuð.</p>
	<p>26. Nei / ekki samþykkt (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu)</p> <p>Hægri handleggur útréttur til hliðar þannig að hann myndi 90° horn við líkamann. Snúið kefli þannig að það bendi niður eða sýnið „þumal niður“. Vinstri handlegg er haldið niður með síðu.</p>
	<p>27. Komið á fjarskiptum um talkerfi flugverja (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu)</p> <p>Réttið handleggi út til beggja hliða, hreyfið svo framhandleggi að höfði og leggið lófa yfir bæði eyru.</p>

	<p>28. Setjið niður eða takið upp stiga/tröppur (samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu)</p> <p>Með hægri handlegg niður með síðu og vinstri handlegg uppréttan með u.þ.b. 45° við líkama; hreyfið hægri handlegg í boga upp að vinstri öxl.</p>
	<p>29. Eldur</p> <p>Hreyfið hægri hönd í stóra hringi, sem eru eins og tölustafurinn átta í laginu. Stærð „áttanna“ er frá hné að öxl. Bendið samtímis með vinstri hendi á eldinn.</p> <p>Að nóttu skal sama hreyfing notuð með keflum.</p>

- 5.2 Frá flugmanni loftfars til merkjamanns.
- 5.2.1 Hemlar.
- a) Hemlar festir: hönd með útréttum fingrum skal lyft upp fyrir axlarhæð í lárétttri stöðu, hnefi skal síðan krepptur.
- b) Hemlar losaðir: krepptum hnefa skal lyft upp fyrir axlarhæð, síðan skal opna lófann í lárétttri stöðu.
- 5.3 Samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu.
- 5.3.1 Aðeins skal gefa merki með höndunum þegar ekki er unnt að talast við að því er varðar samskipti vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu.
- 5.3.2 Merkjamenn skulu sjá til þess að staðfesting berist frá flugliðum að því er varðar samskiptamerki vegna tæknibúnaðar og afgreiðslu.
6. *Stöðluð neyðarmerki (gefin með höndum).*  
Eftirfarandi handamerki skulu notuð milli björgunar-/slökkviliðs og stjórnklefa og/eða öryggis- og þjónustuliða. Merki sem beinast að flugliða ættu að vera gefin frá vinstri framhlið loftfars.

	<p>1. Mælt er með rýmingu</p> <p>Rýming er ráðlögð, byggt á mati björgunar- og slökkviliðs á ytri aðstæðum.</p> <p>Haldið handlegg út frá líkama og hönd upprétta í augnhæð. Gefið bendingu með hreyfingu handleggs að líkama. Hinum handleggnum skal haldið fast upp við líkamann. Að nóttu skal nota kefli.</p>
	<p>2. Mælt er með stöðvun</p> <p>Mælt er með að rýming sem er í gangi verði stöðvuð. Stöðvið hreyfingu loftfars eða aðrar aðgerðir í gangi.</p> <p>Handleggir framan við höfuð, krosslagðir við úlnliði.</p> <p>Að nóttu skal nota kefli.</p>
	<p>3. Neyðarástand undir stjórn</p> <p>Engin merki um háskalegar aðstæður eða „hættan er liðin hjá“.</p> <p>Handleggir útréttir með 45° horni. Handleggir hreyfðir samtímis inn að líkama þar til úlnliðir eru krosslagðir neðan við mitti. Handleggir eru síðan hreyfðir til baka í upphafsstöðu.</p> <p>Að nóttu skal nota kefli.</p>
	<p>4. Eldur</p> <p>Hreyfið hægri hönd í stóra hringi, sem eru eins og tölustafurinn átta í laginu. Stærð „áttanna“ er frá hné að öxl. Bendið samtímis með vinstri hendi á eldinn.</p> <p>Að nóttu skal sama hreyfing notuð með keflum.</p>

**Viðbætur 2. Einelti almenningsloftfara.**

Viðbót við grein 3.8 í viðauka I við reglugerð þessa.  
Sjá einnig fylgiskjal A við viðauka II við reglugerð þessa.

1. *Grundvallaratriði sem ber að fylgja.*
  - 1.1 Aðeins skal gripa til eineltis almenningsloftfara sem allra síðasta úrræðis. Ekki skal einelta almenningsloftför í æfingaskyni, Sé talið nauðsynlegt að einelta loftfar:
    - a) skal einelti takmarkað við að bera kennsl á loftfar, nema nauðsynlegt sé að beina loftfarinu á áætlaðan feril, leiðbeina því út fyrir lofthelgina, leiðbeina því frá bann-, hafta- eða hættusvæðum, eða gefa því fyrirmæli um að lenda á tilteknum flugvelli,
    - b) skal veita eineltu loftfari leiðsögu og upplýsingar um talstöð þegar talsamband næst, og
    - c) þegar hinu einelta loftfari er fyrirskipað að lenda á því svæði sem flogið er yfir, skal flugvöllurinn sem lenda skal á vera hæfur til öruggrar lendingar þeirrar tegundar loftfars sem um er að ræða.
  - 1.2 Leitast skal við að beita stöðluðum aðferðum um athafnir loftfara sem einelta almenningsloftfar. Taka skal mið af því að forðast hættu fyrir einelta loftfarið.
  - 1.3 Leitast skal við að auðkenna almenningsloftför með svarratsjá (SSR) eða ADS-B sé það tiltækt.
2. *Viðbrögð einelts loftfars.*
  - 2.1 Loftfar sem annað loftfar eineltir skal þegar í stað:
    - a) fylgja fyrirmælum eineltiloftfarsins með því að túlka sjónræn merki og fara eftir þeim samkvæmt útlistun í viðbæti 1 við reglugerð þessa,
    - b) tilkynna atvikið hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild, ef unnt er,
    - c) reyna að ná talsambandi við eineltiloftfarið eða viðeigandi eineltistjórnstöð á neyðartíðninni 121,5 MHz, veita upplýsingar um kallmerki loftfarsins og eðli flugsins, og ef við á og engu talsambandi hefur verið náð, endurtaka kallið á neyðartíðninni 243 MHz,
    - d) velja „SSR hátt A, merki 7700“, ef loftfarið er búið ratsjársvara, nema önnur fyrirmæli berist frá viðeigandi flugumferðarþjónustudeild.
    - e) ef loftfar er búið ADS-B eða ADS-C skal velja viðeigandi neyðarástandsvirkni, ef hún er tiltæk, nema hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild gefi fyrirmæli um annað.
  - 2.1 Ef einhver þau fyrirmæli sem berast um talstöð, hvaðan sem þau kunna að berast, stangast á við þau sem eineltiloftfarið hefur gefið með sjónrænum merkjum, skal hið einelta loftfar óska nánari skýringa þegar í stað og á meðan halda áfram að fylgja þeim sjónrænu fyrirmælum sem eineltiloftfarið gefur.
  - 2.3 Ef einhver þau fyrirmæli sem berast um talstöð, hvaðan sem þau kunna að berast, stangast á við þau sem eineltiloftfarið hefur gefið um talstöð, skal einelta loftfarið óska nánari skýringa þegar í stað, og á meðan halda áfram að fylgja þeim fyrirmælum sem eineltiloftfarið hefur gefið um talstöðina.
3. *Þráðlaus fjarskipti meðan á einelti stendur.*

Sé talstöðvarsambandi náð meðan á einelti stendur, en fjarskipti á tungumáli er báðir skilja eru ekki möguleg skal reyna að koma fyrirmælum, viðurkenningu á móttöku þeirra og öðrum áriðandi upplýsingum áleiðis, með því að nota orðasambönd og framburð þeirra skv. töflu A2-1 og tvítaka sérhvert orð og orðasamband:

## Tafla A2-1

Orðaval eineltloftfars			Orðaval einelts loftfars		
<i>Orðasamband</i>	<i>Framburður</i>	<i>Þýðing</i>	<i>Orðasamband</i>	<i>Framburður</i>	<i>Þýðing</i>
CALLSIGN	KOL-SÆN	Hvað er kallmerki þitt ?	CALL SIGN	KOL-SÆN	Kallmerki mitt er
FOLLOW	FOL-LÓ	Fylgið mér	WILCO	VILL-KÓ	Skilið, skal gert
DESCEND	DÍ-SEND	Lækkið til landingar	CAN NOT	KANN-NOTT	Get ekki
YOULAND	JÚ-LAND	Lendið á þessum flugvelli	REPEAT	RÍ-PÍT	Endurtakið
PROCEED	PRO-SÍD	Haldið áfram	AMLOST	AM-LOSST	Staðarákvörðun óþekkt
			MAYDAY	MEI-DEI	Er í nauð
			HIJACK	HÆ-DJAKK	Mér hefur verið rænt
			LAND (nafn staðar)	LAND (nafn staðar)	Ég óska eftir að lenda (staðar nafn)
			DESCEND	DÍ-SEND	Óska eftir lækkun

**Viðbætur 3. Töflur um farflugslög.**

Farflugslög sem fljúga skal í þegar flugreglurnar tilgreina, eru sem hér segir:

**RVSM - FET**

- a) í svæðum þar sem fet eru notuð fyrir flughæð og, í samræmi við samning um svæðisbundna flugleiðsögu, 1.000 feta lágmarks hæðaraðskilnaði er beitt milli fluglaga 290 og 410, að báðum meðtöldum: \*

Ferill**											
Frá 000° til 179° ***						Frá 180° til 359° ***					
blindflug lag			sjónflug lag			blindflug lag			sjónflug lag		
FL	fet	metrar	FL	fet	metrar	FL	fet	metrar	FL	fet	metrar
010	1.000	300	-	-	-	020	2.000	600	-	-	-
030	3.000	900	035	3.500	1.050	040	4.000	1.200	045	4.500	1.350
050	5.000	1.500	055	5.500	1.700	060	6.000	1.850	065	6.500	2.000
070	7.000	2.150	075	7.500	2.300	080	8.000	2.450	085	8.500	2.600
090	9.000	2.750	095	9.500	2.900	100	10.000	3.050	105	10.500	3.200
110	11.000	3.350	115	11.500	3.500	120	12.000	3.650	125	12.500	3.800
130	13.000	3.950	135	13.500	4.100	140	14.000	4.250	145	14.500	4.400
150	15.000	4.550	155	15.500	4.700	160	16.000	4.900	165	16.500	5.050
170	17.000	5.200	175	17.500	5.350	180	18.000	5.500	185	18.500	5.650
190	19.000	5.800	195	19.500	5.950	200	20.000	6.100	205	20.500	6.250
210	21.000	6.400	215	21.500	6.550	220	22.000	6.700	225	22.500	6.850
230	23.000	7.000	235	23.500	7.150	240	24.000	7.300	245	24.500	7.450
250	25.000	7.600	255	25.500	7.750	260	26.000	7.900	265	26.500	8.100
270	27.000	8.250	275	27.500	8.400	280	28.000	8.550	285	28.500	8.700
290	29.000	8.850				300	30.000	9.150			
310	31.000	9.450				320	32.000	9.750			
330	33.000	10.050				340	34.000	10.350			
350	35.000	10.650				360	36.000	10.950			
370	37.000	11.300				380	38.000	11.600			
390	39.000	11.900				400	40.000	12.200			
410	41.000	12.500				430	43.000	13.100			
450	45.000	13.700				470	47.000	14.350			
490	49.000	14.950				510	51.000	15.550			
o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.				o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.			

\* Nema þegar, byggt á samningi um svæðisbundna flugleiðsögu, nota á breytta töflu fyrir farflugslög sem miðast við 1.000 feta (300 m) tilgreindan lágmarks hæðaraðskilnað fyrir loftför á flugi ofar fluglagi (FL) 410, við sérstakar aðstæður, innan tilgreindra hluta loftrýmisins.

\*\* Segulferill eða á heimskautasvæðum ofar 70 gráðum norðlægrar og suðlægrar breiddar og á þeim viðbótar-svæðum, sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu ákveður, netferlar skilgreindir sem net af línunum samhliða Greenwich-lengdarbaug sem teiknaðar eru á pólviðdarkort (polar stereographic chart) þar sem áttin að norðurheimskautinu notast sem net-norður.

\*\*\* Nema þar sem, byggt á samningi um svæðisbundna flugleiðsögu, frá 090° til 269° og frá 270° til 089°, fyrir-skipað er að laga skuli notkun að ríkjandi umferðaráttum og tilgreint er verklag um hvernig skipt er frá einni átt til annarrar.

## RVSM - metrar

b) í svæðum þar sem metrar eru notaðir sem mælieining flughæðar og, í samræmi við svæðisbundinn samning um flugleiðsögu, 300 metra lágmarks hæðaraðskilnaði er beitt milli 8.900 m og 12.500 m, að báðum meðtöldum: \*

Ferill**											
Frá 000° til 179° ***						Frá 180° til 359° ***					
blindflug lag			sjónflug lag			blindflug lag			sjónflug lag		
Staðlað metra-kerfi	metrar	fet	Staðlað metra-kerfi	metrar	fet	Staðlað metra-kerfi	metrar	fet	Staðlað metra-kerfi	metrar	fet
0030	300	1.000	–	–	–	0060	600	2.000	–	–	–
0090	900	3.000	0105	1.050	3.500	0120	1.200	3.900	0135	1.350	4.400
0150	1.500	4.900	0165	1.650	5.400	0180	1.800	5.900	0195	1.950	6.400
0210	2.100	6.900	0225	2.250	7.400	0240	2.400	7.900	0255	2.550	8.400
0270	2.700	8.900	0285	2.850	9.400	0300	3.000	9.800	0315	3.150	10.300
0330	3.300	10.800	0345	3.450	11.300	0360	3.600	11.800	0375	3.750	12.300
0390	3.900	12.800	0405	4.050	13.300	0420	4.200	13.800	0435	4.350	14.300
0450	4.500	14.800	0465	4.650	15.300	0480	4.800	15.700	0495	4.950	16.200
0510	5.100	16.700	0525	5.250	17.200	0540	5.400	17.700	0555	5.550	18.200
0570	5.700	18.700	0585	5.850	19.200	0600	6.000	19.700	0615	6.150	20.200
0630	6.300	20.700	0645	6.450	21.200	0660	6.600	21.700	0675	6.750	22.100
0690	6.900	22.600	0705	7.050	23.100	0720	7.200	23.600	0735	7.350	24.100
0750	7.500	24.600	0765	7.650	25.100	0780	7.800	25.600	0795	7.950	26.100
0810	8.100	26.600	0825	8.250	27.100	0840	8.400	27.600	0855	8.550	28.100
0890	8.900	29.100				0920	9.200	30.100			
0950	9.500	31.100				0980	9.800	32.100			
1010	10.100	33.100				1040	10.400	34.100			
1070	10.700	35.100				1100	11.000	36.100			
1130	11.300	37.100				1160	11.600	38.100			
1190	11.900	39.100				1220	12.200	40.100			
1250	12.500	41.100				1310	13.100	43.000			
1370	13.700	44.900				1430	14.300	46.900			
1490	14.900	48.900				1550	15.500	50.900			
o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.				o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.			

\* Nema þegar, byggt á samningi um svæðisbundna flugleiðsögu, nota á breytta töflu fyrir farflugslög sem miðast við 1.000 feta (300 m) tilgreindan lágmarks hæðaraðskilnað fyrir loftför á flugi ofar fluglagi (FL) 410, við sérstakar aðstæður, innan tilgreindra hluta loftrýmisins.

\*\* Segulferill eða á heimskautasvæðum ofar 70 gráðum norðlægrar og suðlægrar breiddar og á þeim viðbótar-svæðum, sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu ákveður, netferlar skilgreindir sem net af línunum samhliða Greenwich-lengdarbaug sem teiknaðar eru á pólviðdarkort (polar stereographic chart) þar sem áttin að norðurheimskautinu notast sem net-norður.

\*\*\* Nema þar sem, byggt á samningi um svæðisbundna flugleiðsögu, frá 090° til 269° og frá 270° til 089°, fyrirskipað er að laga skuli notkun að ríkjandi umferðaráttum og tilgreint er verklag um hvernig skipt er frá einni átt til annarrar.



## Ekki RVSM - FET

c) í öðrum svæðum þar sem fet eru aðalmælieining flughæðar:

Ferill*											
Frá 000° til 179° **						Frá 180° til 359° **					
blindflug lag			sjónflug lag			blindflug lag			sjónflug lag		
FL	fet	metrar	FL	fet	metrar	FL	fet	metrar	FL	fet	metrar
010	1.000	300	-	-	-	020	2.000	600	-	-	-
030	3.000	900	035	3.500	1.050	040	4.000	1.200	045	4.500	1.350
050	5.000	1.500	055	5.500	1.700	060	6.000	1.850	065	6.500	2.000
070	7.000	2.150	075	7.500	2.300	080	8.000	2.450	085	8.500	2.600
090	9.000	2.750	095	9.500	2.900	100	10.000	3.050	105	10.500	3.200
110	11.000	3.350	115	11.500	3.500	120	12.000	3.650	125	12.500	3.800
130	13.000	3.950	135	13.500	4.100	140	14.000	4.250	145	14.500	4.400
150	15.000	4.550	155	15.500	4.700	160	16.000	4.900	165	16.500	5.050
170	17.000	5.200	175	17.500	5.350	180	18.000	5.500	185	18.500	5.650
190	19.000	5.800	195	19.500	5.950	200	20.000	6.100	205	20.500	6.250
210	21.000	6.400	215	21.500	6.550	220	22.000	6.700	225	22.500	6.850
230	23.000	7.000	235	23.500	7.150	240	24.000	7.300	245	24.500	7.450
250	25.000	7.600	255	25.500	7.750	260	26.000	7.900	265	26.500	8.100
270	27.000	8.250	275	27.500	8.400	280	28.000	8.550	285	28.500	8.700
290	29.000	8.850	300	30.000	9.150	310	31.000	9.450	320	32.000	9.750
330	33.000	10.050	340	34.000	10.350	350	35.000	10.650	360	36.000	10.950
370	37.000	11.300	380	38.000	11.600	390	39.000	11.900	400	40.000	12.200
410	41.000	12.500	420	42.000	12.800	430	43.000	13.100	440	44.000	13.400
450	45.000	13.700	460	46.000	14.000	470	47.000	14.350	480	48.000	14.650
490	49.000	14.950	500	50.000	15.250	510	51.000	15.550	520	52.000	15.850
o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.

\* Segulferlar eða netferlar á heimskautasvæðum yfir 70 gráðum norðlægrar og suðlægrar breiddar og á viðbótar-svæðum við þau sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu ákveður, sem ákvarðast af netlínunum sem liggja samhliða Greenwich-lengdarbaug og teiknaðar eru á pólvíddarkort (polar stereographic chart) þar sem áttin að norðurheimskautinu notast sem net-norður.

\*\* Nema, byggt á samningi um svæðisbundna flugleiðsögu, frá 090° til 269° og frá 270° til 089°, fyrirskipað er að laga skuli notkun að ríkjandi umferðaráttum og tilgreint er verklag um hvernig skipt er frá einni átt til annarrar.

**Ekki RVSM - metrar**

d) í öðrum svæðum þar sem metrar eru aðalmælieining flughæðar:

Ferill*											
Frá 000° til 179° **						Frá 180° til 359° **					
blindflug lag			sjónflug lag			blindflug lag			sjónflug lag		
Staðlað metra-kerfi	metrar	fet	Staðlað metra-kerfi	metrar	fet	Staðlað metra-kerfi	metrar	fet	Staðlað metra-kerfi	metrar	fet
0030	300	1.000	–	–	–	0060	600	2.000	–	–	–
0090	900	3.000	0105	1.050	3.500	0120	1.200	3.900	0135	1.350	4.400
0150	1.500	4.900	0165	1.650	5.400	0180	1.800	5.900	0195	1.950	6.400
0210	2.100	6.900	0225	2.250	7.400	0240	2.400	7.900	0255	2.550	8.400
0270	2.700	8.900	0285	2.850	9.400	0300	3.000	9.800	0315	3.150	10.300
0330	3.300	10.800	0345	3.450	11.300	0360	3.600	11.800	0375	3.750	12.300
0390	3.900	12.800	0405	4.050	13.300	0420	4.200	13.800	0435	4.350	14.300
0450	4.500	14.800	0465	4.650	15.300	0480	4.800	15.700	0495	4.950	16.200
0510	5.100	16.700	0525	5.250	17.200	0540	5.400	17.700	0555	5.550	18.200
0570	5.700	18.700	0585	5.850	19.200	0600	6.000	19.700	0615	6.150	20.200
0630	6.300	20.700	0645	6.450	21.200	0660	6.600	21.700	0675	6.750	22.100
0690	6.900	22.600	0705	7.050	23.100	0720	7.200	23.600	0735	7.350	24.100
0750	7.500	24.600	0765	7.650	25.100	0780	7.800	25.600	0795	7.950	26.100
0810	8.100	26.600	0825	8.250	27.100	0840	8.400	27.600	0855	8.550	28.100
0890	8.900	29.100	0920	9.200	30.100	0950	9.500	31.100	0980	9.800	32.100
1010	10.100	33.100	1040	10.400	34.100	1070	10.700	35.100	1100	11.000	36.100
1130	11.300	37.100	1160	11.600	38.100	1190	11.900	39.100	1220	12.200	40.100
1250	12.500	41.100	1280	12.800	42.100	1310	13.100	43.000	1370	13.400	44.000
1370	13.700	44.900	1400	14.000	46.100	1430	14.300	46.900	1460	14.600	47.900
1490	14.900	48.900	1520	15.200	49.900	1550	15.500	50.900	1580	15.800	51.900
o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.	o.s.frv.

\* Segulferlar eða netferlar á heimskautasvæðum yfir 70 gráðum norðlægrar og suðlægrar breiddar og á viðbótarsvæðum við þau sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu ákveður, sem ákvarðast af netlinum sem liggja samhliða Greenwich-lengdarbaug og teiknaðar eru á pólvíddarkort (polar stereographic chart) þar sem áttin að norðurheimskautinu notast sem net-norður.

\*\* Nema, byggt á samningi um svæðisbundna flugleiðsögu, frá 090° til 269° og frá 270° til 089°, fyrirskipað er að laga skuli notkun að ríkjandi umferðaráttum og tilgreint er verklag um hvernig skipt er frá einni átt til annarrar.

Leiðbeiningarefni varðandi hæðaraðskilnað er að finna í Handbók um innleiðingu 300 m (1.000 feta) hæðaraðskilnaðar milli F290 og F410 (*ICAO Doc 9574*).

**Viðbætur 4. Mannlaus frjáls loftbelgur.**

Viðbót við grein 3.1.9 í viðauka I við reglugerð þessa.

**1. Flokkun mannlausefra frjálsra loftbelgja.**

Mannlausir frjálsir loftbelgir skulu flokkaðir sem:

- a) léttur: Mannlaus frjáls loftbelgur sem flytur farm, einn eða fleiri pakka með heildarþunga minni en 4 kg, nema hann sé flokkaður sem þungur loftbelgur, samkvæmt lið c) 2), 3) eða 4) hér á eftir, eða
- b) meðal: Mannlaus frjáls loftbelgur sem flytur farm, tvo eða fleiri pakka með heildarþunga 4 kg eða meira, en minna en 6 kg, nema hann sé flokkaður sem þungur loftbelgur samkvæmt lið c) 2), 3) eða 4) hér á eftir, eða
- c) þungur: Mannlaus frjáls loftbelgur sem flytur farm sem:
  - 1) er 6 kg eða þyngri, eða
  - 2) flytur 3 kg pakka eða þyngri, eða
  - 3) flytur 2 kg pakka eða þyngri, með meiri þyngd á flatareiningu en 13 grömm á cm<sup>2</sup>, eða
  - 4) notar reipi eða önnur áhöld til að bera uppi farminn sem þarf 230 N kraft eða meira til að aðskilja hinn upplyfta farm frá loftbelgnum.

**2. Almennar reglur.**

- 2.1 Ekki skal svifa mannlausem loftbelg án heimildar Flugmálastjórnar Íslands.
- 2.2 Öðrum en léttum mannlausem loftbelgjum, sem eingöngu eru notaðir í veðurfræðilegum tilgangi og svifið er samkvæmt heimild Flugmálastjórnar Íslands, skal ekki svifað yfir önnur lönd án viðeigandi heimilda frá þeim.
- 2.3 Heimildin, sem vísað er til í 2.2, skal fengin áður en belgur er settur á loft ef líkur benda til, þegar gerð er áætlun um svifið, að loftbelginn kunni að reka inn í loftrými annars ríkis. Slíkrar heimildar má afla fyrir raðflug eða sérstakt endurtækt svif, t.d. loftbelgjasvif til könnunar andrúmsloftsins.
- 2.4 Mannlausem frjálsum loftbelg skal svifa samkvæmt skilyrðum skrásetningarríkis og ríkja sem fyrirhugað er að svifa yfir.
- 2.5 Ekki skal svifa mannlausem frjálsum loftbelg þannig að högg frá honum eða hlutum hans, þar á meðal farmi, á yfirborði jarðar, valdi fólki eða mannvirkjum hættu, sem ekki eru í tengslum við svifið.
- 2.6 Þungum mannlausem, frjálsum loftbelg skal ekki svifa yfir úthöfum án undangenginnar samræmingar við hlutaðeigandi flugumferðarþjónustuveitanda.
3. *Rekstrartakmarkanir og kröfur um tækjabúnað.*
- 3.1 Þungum mannlausem frjálsum loftbelg skal ekki svifað, án heimildar frá hlutaðeigandi veitanda flugumferðarþjónustu, í eða í gegnum lag undir 60.000 feta (18.000 metra) þrýstingshæð þar sem:
  - a) eru ský eða fyrirbrigði sem draga úr útsýn og hylja meira en helming loftsins, eða
  - b) lárétt skyggni er minna en 8 km.
 Þungum eða meðalþungum mannlausem loftbelgjum skal ekki sleppt þannig að þeir svifi lægra en 1.000 fet (300 m) yfir þéttbýlum hlutum borga, bæja eða þorpa eða yfir úti-samkomum sem ekki eru í tengslum við svifið.
- 3.2 Þungum mannlausem frjálsum loftbelg skal ekki svifa nema:
  - a) hann sé útbúinn a.m.k. tveimur farmflugsstöðvunartækjum eða kerfum, sjálfvirkum eða fjarstýrðum, sem starfa óháð hvort öðru,
  - b) fyrir þrýstingslausu (*polyethylene*) loftbelgi, skal a.m.k. nota tvær aðferðir, tvö kerfi, tæki eða sambland þeirra, sem starfa óháð hvort öðru við stöðvun á svifi loftbelgsins, og
  - c) loftbelgurinn er annaðhvort búinn ratsjárspogli eða speglunarefni sem bergmálar á jarðratsjá á tíðnisviðinu 200 – 2.700 MHz og/eða belgurinn er búinn öðrum tækjum sem gera kleift að fylgst sé stöðugt með honum, lengra en jarðratsjá dregur.
- 3.4 Ekki skal svifa þungum mannlausem frjálsum loftbelg við eftirfarandi aðstæður:

- a) á svæði þar sem SSR-búnaður á jörðu er í notkun nema hann sé búinn SSR-ratsjársvara, sem getur tilkynnt um þrýstingshæð, og er stöðugt í gangi á sértilgreindum kóða eða kveikja má á þegar eftirlitsstöðin telur nauðsyn bera til; eða
  - b) í svæði þar sem ADS-B-jarðbúnaður er í notkun, nema hann sé búinn ADS-B-sendir, sem getur tilkynnt um þrýstingshæð, sem er stöðugt í gangi eða kveikja má á þegar eftirlitsstöðin telur nauðsyn bera til.
- 3.5 Ekki skal svifa mannlásum frjálsum loftbelg, sem er búinn dragloftneti sem þarf meira en 230 N afl til að slitna, nema loftnetið sé búð litskrúðugum veifum sem festar eru með í mesta lagi 15 metra millibili.
- 3.6 Ekki skal svifa þungum mannlásum frjálsum loftbelg undir 60.000 feta (18.000 metra) þrýstingshæð milli sólseturs og sólaruppkomu, eða annars slíks tímabils milli sólseturs og sólaruppkomu (leiðrétt í samræmi við lofthæðina) samkvæmt ákvörðun hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildar, nema loftbelgurinn, tengihlutir hans og farmur, hvort sem slíkt losnar frá honum á svifinu eða ekki, séu upplýstir.
- 3.7 Ekki skal svifa þungum mannlásum frjálsum loftbelg, lengri en 15 metra, með hengibúnaði (öðrum en skærlitri opinni fallhlíf), milli sólaruppkomu og sólarlags, undir 60.000 feta (18.000 metra) þrýstingshæð nema hengibúnaðurinn sé málaður mjög litskrúðugum veifum í fjölbreytilegum litum.

Auðkenni		Farmþungi í kg					
		1	2	3	4	5	6 eða meira
Reipi eða annar hengibúnaður 230 N eða meira		<b>ÞUNGUR</b>					
Einstakur farm- pakki  Útreikningur á þyngd á flatareiningu.  Magn (g)  Minnsta yfirborð cm <sup>2</sup>	Þyngd á flatareiningu meiri en 13 g/cm <sup>2</sup>	<b>LÉTTUR</b>					
	Þyngd á flatareiningu minni en 13 g/cm <sup>2</sup>						
Heildarmagn  (Ef hengibúnaður, loftþungi eða stærð pakka skipta ekki máli)		<b>MEÐAL</b>					

Mynd A4.1. Flokkun mannláusra frjálsra loftbelgja

4. *Stöðvun.*  
 Sá sem stjórnar þungum, ómönnuðum frjálsum loftbelg, skal ræsa viðeigandi stöðvunarbúnað samkvæmt ákvæðum í grein 3.3 a) og b) hér að framan:
- þegar ljóst verður að veðurskilyrði eru lakari en tilskilið er, eða
  - ef bilun eða aðrar ástæður gera áframhald svifs hættulegt flugumferð eða fólki og eignum á jörðu niðri, eða
  - áður en farið er í heimildarleysi inn í loftrými annars ríkis.

## 5. *Sviftilkynning.*

### 5.1 Tilkynning fyrir svif.

5.1.1 Tilkynna skal hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild fyrirhugað svif mannlauss frjáls loftbelgs, af meðalþungri eða þyngri gerð, a.m.k. með sjö daga fyrirvara.

5.1.2 Tilkynning um fyrirhugað svif skal innihalda þau eftirtalinna atriða sem hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild kann að krefjast:

- a) auðkenni loftbelgs eða verkefnis,
- b) flokkun loftbelgs og útlitslýsing,
- c) ratsjársvara kóði eða tíðni radióvita, ef við á,
- d) nafn flugrekanda, kennitala og símanúmer,
- e) sviftaksstaður,
- f) áætlaður sviftakstími (eða upphaf og lok margra sviftaka),
- g) fjöldi loftbelgja, sem hefja eiga sviftak, og fyrirhugað bil milli sviftaka (sé um mörg að ræða),
- h) væntanleg klifurstefna,
- i) farflugslag(lög) (þrýstingshæð),
- j) áætluð tímalengd til að komast gegnum 60.000 feta (18.000 metra) þrýstingshæð eða til að ná farfluglagi ef í eða undir 60.000 fetum (18.000 metrum), ásamt áætlaðri staðsetningu, og
- k) áætluð dagsetning og tími lokalendingar og landingarstaður. Sé um loftbelg í löngu svifi að ræða, og því erfitt að áætla landingarstað og landingartími nákvæmlega, skal nota orðið „langsvif“.

Ef um er að ræða fleiri en einn landingarstað, skal tilgreina hvern einstakan ásamt áætluðum landingartíma. Ef um er að ræða margar samfelldar landingar skal tilgreina áætlaðan landingartíma hins fyrsta og síðasta í röðinni (t.d. 070330 UTC – 072300 UTC).

5.1.3 Allar breytingar á upplýsingum um fyrirhugað sviftak samkvæmt grein 5.1.2 hér að framan, skal senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eigi síðar en 6 klst. fyrir áætlað sviftak, eða sé um að ræða rannsóknir á sólar- eða geimtruflunum þar sem nákvæm tímasetning er mikilvæg, eigi síðar en 30 mínútum fyrir áætlaðan upphafstíma aðgerðarinnar.

### 5.2 Tilkynning um sviftak.

Strax þegar meðalþungum eða þungum mannlausum frjálsum loftbelg er sleppt skal flugrekandi tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eftirfarandi:

- a) auðkenni loftbelgs,
- b) sviftaksstað,
- c) sviftakstíma,
- d) áætlaða tímalengd þar til farið er gegnum 60.000 feta (18.000 m) þrýstingshæð, eða tímalengd þar til farflugslagi er náð ef belgurinn er í eða undir 60.000 feta (18.000 m) hæð, og áætlaða staðsetningu, og
- e) allar breytingar á áður tilkynntum upplýsingum samkvæmt grein 5.1.2 g) og h).

### 5.3 Tilkynningar um aflýsingar.

Flugrekandi skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild jafnskjótt og vitað er að fyrirhuguðu svifi meðalþungs eða þungs mannlauss frjáls loftbelgs, sem áður hafði verið tilkynnt um samkvæmt grein 5.1, hefur verið aflýst.

## 6. *Skráning og tilkynningar staðarákvarðana.*

6.1 Flugrekandi þungs, mannlauss frjáls loftbelgs í svifi í eða undir 60.000 feta (18.000 m) þrýstingshæð skal fylgjast með svifferli loftbelgsins og senda stöðutilkynningar samkvæmt kröfum hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildar. Flugrekandinn skal skrásetja stöðu loftbelgsins á tveggja klst. fresti, nema flugumferðarþjónustudeildin krefjist tíðari tilkynninga um staðarákvörðun hans.

6.2 Flugrekandi þungs, mannlauss frjáls loftbelgs í svifi í eða yfir 60.000 feta (18.000 m) þrýstingshæð skal fylgjast með svifi hans og senda stöðutilkynningar samkvæmt kröfum hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildar. Flugrekandinn skal skrásetja stöðu loftbelgsins á

- 24 klst. fresti, nema flugumferðarþjónustudeildin krefjist tíðari tilkynninga um staðar-  
ákvörðun hans.
- 6.3 Geti flugrekandi ekki skráð staðarákvörðun samkvæmt greinum 6.1 og 6.2 skal hann þegar tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild það, ásamt síðustu skráðu staðarákvörðun. Einnig skal tilkynna flugumferðarþjónustudeildinni strax þegar vöktun á ferli loftbelgsins er komið á að nýju.
- 6.4 Flugrekandi skal senda hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild eftirfarandi upplýsingar einni klukkustund áður en fyrirhugað er að þungur mannlaus frjáls loftbelgur byrji að lækka svifið:
- a) staðarákvörðun,
  - b) lag (þrýstingshæð),
  - c) áætlaða tímasetningu á lækkun í gegnum 60.000 feta (18.000 m) þrýstingshæð, ef við á, og
  - d) áætlaðan landingartíma og landingarstað.
- 6.5 Flugrekandi þungs eða meðalþungs mannlauss frjáls loftbelgs skal tilkynna hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeild þegar svifinu er lokið.

**Fylgiskjal A. Einelti almenningsloftfara.**

Viðbót við grein 3.8 og viðbæti 2 við reglugerð þessa.

1. Þar sem einelti almenningsloftfara er ævinlega hættulegt er samræmd framkvæmd allra er hlut eiga að máli talin mikilvæg vegna öryggis almenningsloftfara og þeirra sem í þeim eru.
2. *Almennt.*
  - 2.1 Forðast skyldi einelti almenningsloftfara og ekki gripið til þess nema sem allra síðasta úrræðis.
  - 2.2 Til að koma í veg fyrir eða draga úr þörf á einelti almenningsloftfara er mikilvægt að fara eftir eftirfarandi fyrirætlunum:
    - a) Bera kennsl á sérhvert þeirra loftfara sem kynnu að vera almenningsloftför og beina nauðsynlegum ráðleggingum og fyrirætlunum til slíkra loftfara með aðstoð flugumferðarþjónustudeilda. Það er mikilvægt að tryggð verði traust og tafarlaus fjarskipti milli flugumferðarþjónustudeilda, borgaralegra og hernaðarlegra, og gagnkvæmt upplýsingastreymi um almenningsflug, samkvæmt ákvæðum í reglugerð um flugumferðarþjónustu og viðauka 11 við Chicago-samninginn.
    - b) Svæði sem bönnuð eru almenningsflugi og svæði þar sem almenningsflug er ekki leyft án sérstakrar heimildar, eru birt í Flugmálahandbók (AIP), í samræmi við ákvæði reglugerða um upplýsingaþjónustu flugmála og viðauka 15 við Chicago-samninginn, ásamt þeirri áhættu sem um kann að vera að ræða vegna eineltis, ef loftför fljúga inn í slík svæði. Við afmörkun slíkra svæða nálægt auglýstum ATS-leiðum eða öðrum fjölförnum leiðum, skyldu ríkin taka tillit til tiltækra og áreiðanlegra leiðsögukerfa til afnota fyrir almenningsloftför og möguleika þeirra til að halda sig utan við hin afmörkuðu svæði.
    - c) Taka til athugunar hvort stofnsetja þurfi viðbótarleiðsögutæki, þar sem nauðsynlegt er, til þess að almenningsloftför geti með öryggi flogið í kringum bann- eða, ef þörf krefur, haftasvæði.
- 2.3. Til þess að koma í veg fyrir eða draga úr hættum sem felast í einelti sem gripið er til sem síðasta úrræðis, ætti af fremsta megni að leitast við að tryggja samræmdar aðgerðir flugstjóra og viðeigandi stöðva á jörðu niðri. Í þessu skyni er mikilvægt að gerðar séu ráðstafanir til að tryggja að:
  - a) öllum flugmönnum almenningsloftfara verði kenndar þær athafnir sem þeir eiga að viðhafa, og sjónræn merki sem þeim ber að nota, eins og tilgreint er í 3. kafla og viðbæti 1 við reglugerð þessa;
  - b) flugfélög eða flugstjórar almenningsloftfara fara eftir ákvæðum reglugerða um almenningsflug og 1., 2. og 3. hluta viðauka 6 við Chicago-samninginn að því er varðar hæfni loftfara til fjarskipta á 121,5 MHz og aðgengileika eineltisverklags og upplýsinga um sjónræn merki um borð í loftförum;
  - c) öllu starfsfólki flugumferðarþjónustu verði kenndar athafnir sem það á að viðhafa í samræmi við ákvæði reglugerðar um flugumferðarþjónustu, 2. kafla viðauka 11 við Chicago-samninginn og verklagsreglur flugleiðsöguþjónustu; rekstrarstjórnun flugumferðar (PANS-ATM, ICAO Doc. 4444);
  - d) öllum flugstjórum einelti loftfara verði kynntar helstu takmarkanir á getu almenningsloftfara og möguleikar þess að einelt loftfar geti verið í hættu statt vegna tæknilegra örðugleika eða ólögmetra hindrana;
  - e) ljós og ótvíræð fyrirætlun verði gefin eineltistjórnstöðvum og flugstjórum hugsanlegra einelti loftfara varðandi eineltiathafnir, hvað eineltu loftfari beri að gera, sjónræn merki gefin á flugi, talstöðvarsamskipti við einelt loftfar og nauðsyn þess að forðast að grípa til vopna;
  - f) eineltistjórnstöðvar og einelti loftför fái sambærilegan tæknilegan fjarskiptabúnað og tilgreindur er í 1. bindi viðauka 10 við Chicago-samninginn, svo að þau geti haft fjarskipta-samband við einelt loftför á neyðartíðninni 121,5 MHz; og
  - g) svarratsjá (SSR) og/eða ADS-B-búnaður verði til afnota að svo miklu leyti sem mögulegt er, til að gera eineltistjórnstöðvum kleift að bera kennsl á almenningsloftför í svæðum þar



sem þau kynnu annars að verða einelt. Slíkur búnaður ætti að leyfa auðkenningu á loftfari og tafarlausa greiningu á hvers lags neyðar- eða bráðaástandi.

### 3. *Eineltiaðferðir.*

- 3.1 Til að forðast áhættu fyrir einelt loftfar ætti að taka í notkun ákveðnar reglur um flugbrögð loftfars sem eineltir almenning loftfara. Í slíkum reglum ætti að taka fullt tillit til tæknilegra takmarkana almenning loftfara, nauðsynjar þess að forðast að fljúga svo nálægt hinu einelta loftfari að hætta verði á árekstri og nauðsynjarinnar að forðast að fljúga þannig þvert fyrir flugleiðina eða framkvæma aðrar athafnir þannig að flugröst verði hættuleg, sérstaklega ef hið einelta loftfar er litið.
- 3.2 Stjórnendur loftfars, sem er búið árekstrarvarakerfi (ACAS) og sem er einelt, geta litið svo á að árekstrarhætta stafi af einelt loftfarinu og því gripið til flugbragðs samkvæmt ráðleggingum frá árekstrarvarakerfi. Stjórnendur einelt loftfarsins geta mistúlkað slíkt flugbragð sem vísbendingu um óvinveittan ásetning. Því er mikilvægt að flugmenn einelt loftfara sem eru búið ratsjársvara fyrir kögunarsvartatsjá (SSR) slökkvi á sendingu upplýsinga um málþrýstingshæð (í svarhætti C eða á flughæðarsviði í svarhætti S) þegar a.m.k. 20 sjómilur (37 km) eru að einelta loftfarinu. Þetta kemur í veg fyrir að árekstrarvarakerfið í einelta loftfarinu sýni ráðleggingar að því er varðar einelt loftfarið, jafnframt því sem ráðleggingar árekstrarvarakerfisins um flugumferð eru áfram tiltækar.
- 3.3 Aðferðir til að bera kennsl á loftfar.  
Mælt er með eftirfarandi flugbrögðum fyrir einelt loftfar í því skyni að bera sjónræn kennsl á almenning loftfar:

#### *Fyrsta stig.*

Einelt loftfarið ætti að nálgast einelta loftfarið aftan frá. Forystuloftfarið eða einstakt einelt loftfar, ætti að jafnaði að taka sér stöðu vinstra megin við, rétt ofan og framan við einelta loftfarið, þannig að það sé sjáanlegt frá flugmanni einelta loftfarsins og í fyrstu ekki nær því en 300 metra. Öll önnur loftför sem taka þátt í aðgerðinni, ættu að halda sig í hæfilegri fjarlægð frá einelta loftfarinu, helst ofar og aftar. Þegar hraði og afstaða hafa verið ákvörðuð ætti loftfarið, ef nauðsyn krefur, að halda áfram aðgerðinni á öðru stigi.

#### *Annað stig.*

Forystuloftfarið eða einstakt einelt loftfar, ætti að nálgast hið einelta loftfar smám saman í sömu hæð og alls ekki koma nær því en bráðnauðsynlegt er til að afla nauðsynlegra upplýsinga. Forystuloftfarið, eða einstakt einelt loftfar, ætti að varast að gera flugáhöfn eða farþegum einelta loftfarsins bilt við og hafa stöðugt í huga að athafnir sem áhöfn einelt loftfarsins þættu eðlilegar kynnu farþegum og áhöfn almenning loftfars að þykja hættulegar. Sérhvert annað loftfar sem tekur þátt í aðgerðinni, ætti að halda sig hæfilega langt frá hinu einelta loftfari. Þegar kennsl hafa verið borin á einelt loftfar ætti einelt loftfarið að hverfa á braut eins og frá er greint í þriðja stigi.

#### *Þriðja stig.*

Forystuloftfarið eða einstakt einelt loftfar, ætti að beygja varfærnislega frá hinu einelta loftfari. Önnur loftför, sem taka þátt í aðgerðinni, ættu að halda sig hæfilega langt frá hinu einelta loftfari og hverfa aftur til forystuloftfarsins.

- 3.4 Athafnir til leiðbeiningar.
- 3.4.1 Ef, í kjölfar auðkenningaraðgerða skv. fyrsta og öðru stigi hér að ofan, nauðsynlegt er talið að hafa afskipti af leiðsögu einelts loftfars, ætti einelt loftfarið að jafnaði að taka sér stöðu rétt ofan og framan við og vinstra megin við einelta loftfarið til þess að flugstjóri hins síðarnefnda geti séð þau sjónrænu merki sem gefin verða.
- 3.4.2 Mjög mikilvægt er að flugstjóri einelt loftfarsins fullvissi sig um, að flugstjóri einelta loftfarsins viti um eineltið og staðfesti móttöku gefinna merkja. Ef endurtekna tilraunir til að vekja athygli flugstjóra einelta loftfarsins, með notkun merkjanna í flokki 1, 2. kafla viðbættis 1 við reglugerð þessa, bera ekki árangur má grípa til annarra merkja í sama tilgangi, þar á meðal sem síðasta úrræði, áhrifa frá aukabrenni, svo framarlega sem það orsakar ekki hættu fyrir hið einelta loftfar.

- 3.5 Þekkt er að veðurskilyrði eða landslag geta stundum valdið því að forystuloftfarið eða einstakt eineltiloftfar, þurfi að taka sér stöðu hægra megin, rétt ofan og framan við einelta loftfarið. Þegar svo ber við verður flugstjóri eineltiloftfarsins að gæta þess vandlega að vera stöðugt innan sjónsviðs flugstjóra einelta loftfarsins.
4. *Eineltu loftfari leiðbeint.*
- 4.1 Veita skal eineltu loftfari leiðsögu og upplýsingar um talstöð, svo framarlega sem talsamband næst.
- 4.2 Þegar eineltu loftfari er leiðbeint skal gæta þess að beina því ekki inn á svæði þar sem veðurskilyrði eru þannig að skyggni kann að vera lakara en krafist er til sjónflugs, svo og að athafnir þær sem krafist er af einelta loftfarinu auki ekki enn frekar þá hættu sem kynni að skapast ef bilun skyldi verða í loftfarinu.
- 4.3 Þegar svo óvenjulega vill til, að einelt almenningsloftfar þarf að lenda á landsvæðinu sem flogið er yfir, verður einnig að gæta þess að:
- a) hinn tiltekni flugvöllur sé hæfur til öruggrar landingar fyrir þá tegund loftfars sem um ræðir, einkum ef flugvöllurinn er sjaldan notaður fyrir almennings- og flutningaflug,
  - b) að landslagið umhverfis hann hæfi hringflugi, að- og fráflugi,
  - c) hið einelta loftfar hafi nægilegt eldsneyti til að komast til flugvallarins,
  - d) ef einelta loftfarið er almenn farþegaflugvél, að flugvöllurinn hafi svo langa flugbraut sem jafngildi a.m.k. 2.500 m við sjávarmál og nægan styrkleika til að þola þunga loftfarsins, og
  - e) hvenær sem mögulegt er, að flugvöllurinn sé einn þeirra sem nákvæmar upplýsingar finnast um í Flugmálahandbókinni (AIP).
- 4.4 Þegar almenningsloftfari er fyrirskipað að lenda á framandi flugvelli er mikilvægt að veita því nægan tíma til að undirbúa landinguna, enda verður að hafa í huga að aðeins flugstjóri almenningsloftfarsins getur metið öryggi landingarinnar með hliðsjón af lengd flugbrautar og þunga loftfarsins á þeim tíma.
- 4.5 Það er sérlega mikilvægt að veita hinu einelta loftfari allar nauðsynlegar upplýsingar varðandi öryggi aðflugs og landingar, um talstöð.
5. *Sjónræn merki notuð á flugi.*  
Þau sjónrænu merki sem eineltiloftfar og einelt loftfar ættu að nota eru tilgreind í viðbæti 1 við reglugerð þessa. Áriðandi er að eineltiloftfar og einelt loftfar fylgi þessum merkjum nákvæmlega og túlki á réttan hátt merkin sem hitt loftfarið gefur, og að eineltiloftfarið veiti sérstaka athygli hverjum þeim merkjum sem einelta loftfarið notar til að gefa til kynna neyðar- eða bráðaástand.
6. *Dráðlaus fjarskipti milli eineltistjórnstöðvar eða eineltiloftfars og einelts loftfars.*
- 6.1 Við einelti ættu eineltistjórnstöðin og eineltiloftfarið:
- a) fyrst að reyna að koma á talsambandi við einelta loftfarið á tungumáli sem báðir skilja, á neyðartíðninni 121,5 MHz og nota kallmerkið eineltistjórn (*INTERCEPT CONTROL*), einelti (*INTERCEPTOR*) (kallmerki) og einelt loftfar (*INTERCEPTED AIRCRAFT*) eftir því sem við á, og
  - b) ef það mistekst, reyna að koma á talsambandi við einelta loftfarið á þeim öðrum tíðnum sem hlutaðeigandi veitandi flugumferðarþjónustu tilgreinir, eða koma á talsambandi með aðstoð hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeildar.
7. Notkun leitarskota (*Tracer Bullets*) til að vekja athygli, er hættuleg og þess er vænst að ráðstafanir verði gerðar til að forðast notkun þeirra svo að mannlífum í loftförum og öryggi loftfara verði ekki stefnt í hættu.
8. Samvinna milli eineltistjórnstöðva og flugumferðarþjónustudeilda.  
Mikilvægt er að stöðug og nán samvinna sé milli eineltistjórnstöðva og hlutaðeigandi flugumferðarþjónustudeilda á öllum stigum við einelti loftfars, sem er eða kynni að vera almenningsloftfar, í því skyni að flugumferðarþjónustudeildin sé ætíð með allar upplýsingar um gang mála og um hvaða kröfur eru gerðar til einelta loftfarsins.

**Fylgiskjal B. Ólögsmæt afskipti.**

1. *Almennt.*

Eftirfarandi aðferðir eru ætlaðar til leiðbeiningar loftförum sem verða fyrir ólögsmætum afskiptum og geta ekki tilkynnt flugumferðarþjónustudeild um málið.
2. *Aðferðir.*
  - 2.1 Ef flugstjóri getur ekki flogið á flugvelli í samræmi við ákvæði í grein 3.7.2, skal hann leitast við að halda áfram flugi sínu eftir heimiluðum ferli og fluglagi a.m.k. þangað til hann getur tilkynnt flugumferðarþjónustudeild eða er kominn inn í ratsjár- eða ADS-B-drægi.
  - 2.2 Þegar loftfar sem hefur orðið fyrir ólögsmætum afskiptum verður að víkja frá heimiluðu ferli eða úr heimilaðri hæð án þess að geta haft talsamband við flugumferðarþjónustu, skal flugstjórinn hvenær sem mögulegt er:
    - a) reyna að útvarpa aðvörnum á VHF-tíðninni í notkun eða VHF-neyðartíðni og öðrum viðeigandi tíðnum, nema aðstæður um borð í loftfarinu krefjist annars. Annan búnað svo sem ratsjársvara um borð, gagnárásir o.s.frv. ætti einnig að nota, þegar slíkt er vænlegra til árangurs og kringumstæður leyfa, og
    - b) halda áfram samkvæmt viðeigandi sérreglum um slíkt óvænt atvik, þar sem slíkar aðferðir hafa verið skipulagðar og tilkynntar í svæðisbundnum verklagsreglum (*Regional Supplementary Procedures*, ICAO Doc 7030), eða
    - c) ef engar viðeigandi svæðisreglur hafa verið gefnar út, halda áfram í lagi sem er mitt á milli þeirra farflugslaga sem jafnan eru notuð í blindflugi, þ.e.:
      - 1) 500 fet (150 m) í svæði þar sem 1.000 feta (300 m) hæðaraðskilnaði er beitt, eða
      - 2) 1.000 fet (300 m) í svæði þar sem 2.000 feta (600 m) hæðaraðskilnaði er beitt.